

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
DEPARTAMENTO DE ASUNTOS PÚBLICOS
CONVOCATORIA 2011-2013**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN
ESTUDIOS URBANOS**

**EUGENESIA Y BIOPOLÍTICA: LA MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD-PUERTO DE
CARTAGENA 1910-1930**

LORENA GUERRERO PALENCIA

MARZO DE 2014

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
DEPARTAMENTO DE ASUNTOS PÚBLICOS
CONVOCATORIA 2011-2013**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN
ESTUDIOS URBANOS**

**EUGENESIA Y BIOPOLÍTICA: LA MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD-PUERTO DE
CARTAGENA 1910-1930**

LORENA GUERRERO PALENCIA

ASESOR DE TESIS: RAMIRO ROJAS PIEROLA

COASESOR: AGUSTIN LAO MONTES

LECTORES: EDUARDO KINGMAN/RAÚL ROMÁN

MARZO DE 2014

DEDICATORIA

A mis tragas:
mis padres, mi fuerza y mi lucha.
Orlando Deavila por creer y apoyarme siempre.
Martin Scarpacci por alimentar y abrir mi mundo, mis sueños.

AGRADECIMIENTOS

Estos años en este país hermano han dejado un huella imborrable en mi vida. Hacer familia y amigos fuera de casa ha llenado profundamente mi corazón, porque está, más que una experiencia académica, ha sido una experiencia de vida extraordinaria.

A la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO-Ecuador, por la oportunidad para adelantar mis estudios, por las becas otorgadas para este fin, en especial la beca de tesis, a través de la cual pude viajar a Colombia a consultar los archivos con los cuales he realizado esta reflexión. A mis consejeros de tesis Ramiro Rojas y Agustín Lao por los aportes y las diversas miradas, que han permitido ampliar mi horizonte investigativo, y nutrido esta investigación, por el tiempo y la buena disposición para atenderme siempre.

De manera especial quiero agradecer a Martin Scarpacci por este viaje juntos, por el fervor y la pasión con que vivimos estos dos años, por compartir tu Sur, y dejarnos sumir en esas idas y venidas Caribe-Sur. Por los largos días y noches luchándonos este sueño, por todo lo que conocimos y aprendimos, por nuestras batallas y utopías. Por ser parte de mi inspiración, también por los tropiezos y lecciones de vida, quedaron como una marca imborrable dentro de mí ser, e hicieron de está, una experiencia inolvidable, siempre viajas conmigo.

Uno de los sentires más lindos de esta experiencia, fueron los diferentes, sabores, olores, colores, formas, ritmos, culturas, de muchos lugares de Latinoamérica, esa diversidad nutrió cada momento vivido en Ecuador. A Cristina Aguilar mi comadre y hermana ecuatoriana por todo lo lindo que vivimos, también por la mano amiga en los momentos difíciles. A Marcelo Rodríguez y Ana Barrientos nuestros amigos chilenos por la solidaridad y hermandad de siempre, a Eduardo López, Kelly González, Nohora Pochilina, Elías Galindo, Paul Ponce, por los compartires, las vivencias e historias vividas fuera de casa.

A mi amigo Maico Pitalua por estar más cerca en esta experiencia ecuatoriana, por el respaldo y acompañamiento, a Tannia Rodríguez, por la familiaridad y cariño con que me convivimos este tiempo.

Una parte esencial en este camino ha sido mi familia del Instituto Internacional de Estudios del Caribe de la Universidad de Cartagena, al profe Alfonso Munera una de las

personas más influyentes en mi proceso de formación, por su cariño de padre siempre. A Amaranto Daniels quien facilitó junto con Muriel Vanegas mi colega y amiga el apoyo financiero para mi estadía en Colombia en la etapa de recolección de información, y en especial por la motivación y apoyo permanente en la distancia. La oportunidad de presentar un aparte de mi trabajo en nuestro valioso Seminario de Estudios del Caribe, fue importante para nutrir con buenos comentarios este trabajo. A esa, mi casa, mi familia, gracias por contarlos en mi vida. A mi amigo y fuerte crítico Raúl Román, quien con su ingenio me ha ayudado a ir armando este camino.

A la hermosa familia Deavila Pertuz, por hacerme parte de ellos, por su incondicional apoyo y compañía durante estos 10 años, por el respaldo con mi mamá durante esta ausencia, saber que están me ha dado la fortaleza para llegar hasta el final de esta meta. A Orlando Deavila mi compañero de vida, motor e inspiración en cada uno de mis proyectos, gracias por estar siempre, y con él mis amigos del Bloque historia Ramiro Santana y Jorge Sará por nuestra singular complicidad y apoyo permanente, por nuestras ganas de formarnos y los anhelos de aportar a la realidad de nuestra Cartagena, pero en especial por nuestra amistad.

A mis compañeros de la esquina Caribe: Gina Ruz, William Cueto, Oscar Ballesteros, Soraya Alcalá, Frank Patiño, Roberto Oñoro, todos con su impulso han contribuido en diversos momentos de este viaje, a hacer de esta, una experiencia agradable, sus maneras de vivir y ver la vida, así como su camaradería, son de lo más especial que conozco.

A mi padres que de distintas maneras me han enseñado a guerrear la vida, y quienes le dan un especial sentido a mi existencia. Por todo lo que hemos ido aprendiendo en estos años de ausencia física, pero con la convicción de que será por algo mejor.

ÍNDICE

Contenido	Páginas
RESUMEN	7
INTRODUCCIÓN	8
La historiografía urbana del “mito de la modernización”	9
Las vicisitudes de la ciudad-puerto de Cartagena: Una modernización inconclusa.....	13
CAPÍTULO I:	19
DEBATES CONTEMPORÁNEOS: LA EUGENESIA Y LA BIOPOLITICA EN LA MATRIZ COLONIALIDAD/MODERNIDAD	19
Sobre la raza, lo racial y la racialización.....	19
Una aproximación a las categorías modernidad/colonialidad/biopolítica.....	20
El debate biopolítica/gubernamentalidad	26
Higienismo social, salubridad e higiene: las premisas de la eugenesia en América Latina	29
Una aproximación a la Eugenesia en el Caribe Colombiano	33
CAPÍTULO II	36
UN CONTEXTO INTER-ESCALAR: LO LOCAL/REGIONAL/ NACIONAL/INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD-PUERTO DE CARTAGENA	36
Las iniciativas modernizadoras de la ciudad-puerto de Cartagena, a finales del siglo XIX e inicios del XX. La construcción del “mito modernizador”	39
Lo racial en Colombia. Nuevas visiones	49
CAPÍTULO III:	52
LEGISLACIÓN Y POLÍTICA SANITARIA SOBRE LAS CIUDADES-PUERTO EN COLOMBIA: UNA VISIÓN RACISTA Y EUGENÉSICA	52
La influencia biopolítica y eugenésica en la modernización de las ciudades-puerto en Colombia	54
Las instituciones y organismos de la biopolítica internacional: El Rol de la Fundación Rockefeller	57
La inmigración, lo racial, la higiene, la educación, “los males sociales” y la política sanitaria en los puertos Colombianos	61
Hacia una eugenisación de la salud pública: Las instituciones y el personal médico del saneamiento portuario:	69
La política sanitaria y el control migratorio	75
El tercer congreso médico y la modernización portuaria de Cartagena	80
Las proyecciones modernizadoras de la Pearson & Son.....	83

CAPÍTULO IV:	87
LA CIUDAD-PUERTO DE CARTAGENA: TENSIONES Y LIMITACIONES EN SU PROYECTO MODERNIZADOR	87
El sentido del pasado en la proyección de la ciudad presente: una matriz colonialista	88
Puerto, raza e inmigración en Cartagena: la discusión sobre la introducción de afro-antillanos ..	97
Conflictos e intereses en torno al proyecto modernizador de la ciudad-puerto de Cartagena: las tensiones Cartagena-Bogotá.....	108
CONCLUSIONES	118
BIBLIOGRAFÍA	121
ARCHIVO	125

RESUMEN

La presente investigación analiza las estrategias biopolíticas que utilizó el estado colombiano influenciadas por la ideología eugenésica, para modernizar las principales ciudades-puerto del país en el período que va de 1910 a 1930. De manera particular estudiamos el caso de la ciudad-puerto de Cartagena, y en qué medida la política y legislación sanitaria diseñada por el estado, suponían una modernización no solo física, sino también racial, condiciones necesarias para la entrada al progreso y la civilización.

INTRODUCCIÓN

Cartagena constituye sin duda una de las ciudades más emblemáticas de Colombia hoy, no solo por ser el más sobresaliente centro turístico y portuario de la región y el país; sino por ser además, una ciudad con una profunda desigualdad social. La fragmentación urbana y social que se expresa por fuera del cordón amurallado, muestra la gran brecha de diferenciación social que vive la ciudad. Sin embargo en los últimos años, los esfuerzos a favor de convertirla en una ciudad icono, y proyectar una imagen de ciudad anclada en el paisaje monumental, histórico, de artefactos arquitectónicos de la ciudad fundacional, dejan por fuera toda la compleja realidad socio-racial de sus habitantes. Los frecuentes episodios de discriminación de afrodescendientes en diversos espacios de la ciudad, así como los controles que impiden el ingreso ciudadano a la ciudad histórica, por diversos eventos de carácter internacional, nos revelan una ciudad fraccionada, excluyente, y desigual.

En el intento de descifrar la ciudad que tenemos, nos interesa una perspectiva histórica, que nos ayude a entender nuestra realidad, la ciudad que hemos construido. La necesidad de integrar lo urbano y lo socio-racial en el contexto de una ciudad como Cartagena, es urgente y necesario, no solo por la realidad urbana que se experimenta al interior de la ciudad-imagen, sino también por fuera de ella, y al mismo tiempo, por la importancia que la variable racial sigue teniendo como marcador de diferenciación social. Situación, que en el caso de Cartagena se estructura como un mecanismo generador de discriminación y desigualdad social.

Consideramos que el periodo de estudio, es un lapso de tiempo importante, en la medida en que la ciudad experimenta un proceso de renovación urbana, económica, política y social importante, que irá marcando su devenir y vocación de la ciudad hacia la segunda mitad del siglo XX. Son estos, años de transformaciones urbanas y sociales relevantes, en la medida en que la ciudad se plantea salir de la profunda crisis que experimento durante el siglo XIX, a causa de las guerras de independencia y de su decidido papel en ella. En este sentido, volver a situar a Cartagena como un centro portuario en el contexto de los mercados internacionales, será la bandera de las propuestas de planeación de la ciudad, y del desarrollo económico de la misma. La primera propuesta de planeación urbana planteada por la firma, Pearson & Son, como describiremos más adelante, demuestra, como

el planeamiento urbano de la ciudad apuntaba a fortalecer, y encaminar la ciudad en su conjunto, a su principal vocación económica: El Puerto.

La pregunta general que plantea este trabajo es, si el proceso de modernización de la ciudad-puerto de Cartagena en el periodo de 1910-1930, operó dentro de una matriz de colonialidad, que encuentra en la ideología eugenésica el sustento racial que le permite reforzar y justificar el carácter excluyente y de atraso del gobierno nacional frente a la costa Caribe colombiana y sus gentes. En este sentido en este trabajo demostramos como la biopolítica y el discurso de la eugenesia se cruzaron para generar los dispositivos necesarios de higiene y saneamiento, así como una legislación específica que permitiría reformar las condiciones de los centros portuarios en el país, tanto a nivel espacial como humano. Espacios sobre los cuales se tenía una visión jerarquizada, diferenciada y excluyente, en este sentido la modernización, estuvo cargada de un fuerte discurso racializado y regionalista.

La historiografía urbana del “mito de la modernización”

Esta investigación discute con una historiografía que a nuestro modo de ver creo el “mito de la modernización”. El énfasis de esta literatura ha sido observar la transición del siglo XIX al XX, como un “renacer” para la ciudad, tanto en términos económicos, como urbanos, especialmente por las transformaciones físicas que la ciudad llevo a cabo durante estos años. El número de obras llevadas a cabo durante este tiempo, así como el ligero “despertar” económico que experimento la ciudad, han sido los hitos sobre los que se ha estudiado esta transición de la ciudad. (Lemaitre; 1983) (Bossa; 1969) (Meisel; 2000) (Samudio; 2000) (Urueta y Piñeres; 1912)

Esta visión modernizadora tiene una importante carga política, ya que este “mito modernizador” o “ilusión modernizadora”, ha sido sustentada en el papel que desempeñó Rafael Núñez, el político cartagenero que llegó a ser cuatro veces presidente de la Republica. Para esta historiografía Núñez y su programa de la ciudad, representa el punto de quiebre con la crisis del XIX, y el nuevo “renacer” de la ciudad en el transito al XX. Desde 1876, Rafael Núñez había concentrado sus esfuerzos en restablecer la navegabilidad del Canal del Dique, con el objeto de mejorar la comunicación del puerto con el río Magdalena, y en consecuencia lograr acceder a los mercados del interior del país, con los cuales estaba mucho mejor conectada la ciudad de Barranquilla, dada su vecindad con el

rio. En los años 80 del siglo XIX se habían recuperado varios tramos y la navegabilidad era mucho más fluida. Años después, se dio vía libre para la construcción del Ferrocarril Cartagena – Calamar, el cual comunicaría de manera terrestre a la ciudad con Calamar, un puerto ubicado a orillas del Magdalena. Restablecidas las vías de comunicación, Cartagena reactivó considerablemente su actividad portuaria. El volumen de carga aumentó y los valores e impuestos recaudados por la misma le inyectaron un capital importante a la ciudad.

Escritores, viajeros y políticos, han concedido a Núñez, su notable huella en la transformación material de la ciudad en los últimos 20 años del siglo XIX. En 1894, El Porvenir de Cartagena publicó un artículo que previamente había aparecido en las páginas de El Anotador de la ciudad de Barranquilla. El periodista quien se hacía llamar “Franco” hacia una descripción de Cartagena en dos momentos distintos: uno hacia 1861 en el que describía una ciudad en plena decadencia “El comercio que se hacía en Cartagena en aquella época era insignificante, y los que ejercían en mayor escala, los más acomodados, vendían a mitad de aguja y mitad de hilo”... (BNC, El Porvenir, Febrero 25 de 1894). A las desgracias del comercio, y la ruina material Franco agregaba las de las gentes del pueblo, indicando: “Pero todos los peligros y dificultades del viaje no terminan con el de la lancha. Estas, por su calado y para evitar el riesgo de los riacos de la costa, se fondean a mucha distancia de la tierra firme, y allí viene a recoger los pasajeros y sus equipajes una turba de negros medios desnudos, de lenguaje soez e insolente, infelices lisiados, la mayor parte de enfermedad repugnante...” (BNC, El Porvenir, Febrero 25 de 1894).

El otro momento que describe Franco de la ciudad es, hacia 1883. En la nota Franco, no solo reconoce los cambios emprendidos en la ciudad, y el nuevo rumbo económico, sino que además, cierra su narración destacando el papel de Núñez en esta renovación de la ciudad:

Pero, es necesario decirlo antes de terminar, Cartagena se lo debe todo muy particularmente a un solo hombre: al señor doctor Rafael Núñez, quien desde que tomo en 1875 puesto distinguido en la dirección de los negocios públicos, como Senador. Como Secretario de Hacienda luego, y como Presidente de la República últimamente en cuatro periodos, ha prestado siempre decidido apoyo a todo lo que ha habido que hacer allí... en todo absolutamente en todo lo que se ha hecho en pro de los intereses del progreso de la población, en los últimos diez y ocho años. Allí ha estado manifiesta la mano del doctor Núñez, venciendo las dificultades

muchas veces y hasta enajenándose simpatías casi siempre (BNC, El Porvenir, Febrero 25 de 1894).

Con el ascenso político de Núñez, la valoración simbólica de la ciudad cambio, Cartagena dejó de ser una población distante de la Capital, ubicada en la periferia de la república, para convertirse en la residencia permanente de uno de los dirigentes más influyentes de la época. Núñez colaboró no solo con la transformación material de la ciudad, sino que además logró que la ciudad fuera vista con ojos distintos. En 1892, Rufino José Cuervo una de las plumas más sobresalientes de Bogotá, publica una nota titulada: “Recuerdos de la costa Atlántica”, en la que dedicaba sus páginas a narrar las percepciones de su último paso por Cartagena:

Hoy Cartagena se halla revestida con los ropajes de la civilización. Donde antes encontraban tristes y abandonadas plazas, en la actualidad se hallan bellísimos parques como el de Bolívar y Fernández de Madrid sirven de ornato a la ciudad, de recreo a sus habitantes y llenan una preciosa necesidad de higiene.

Calles aseadas; un cuerpo de policía convenientemente organizado y dirigido; servicio telefónico, alumbrado público de petróleo- suficiente, que dentro de poco será sustituido por el de electricidad, tranvía bien servido que recorre los dos extremos de la población, y avanzada educación pública en relación con la vida urbana, tales son, entre otros, los pasos que Cartagena ha avanzado recientemente en el camino del progreso (BNC, El Porvenir, Marzo 13 de 1892).

En sus palabras no podían faltar los elogios a Núñez, por todas estas labores emprendidas en la ciudad: “Un hombre cuya cuna mecieron las brisas del océano, y cuyo pensamiento, a la par que en el estudio, se desarrollo en la contemplación del horizonte infinito de los mares: un hombre que en la edad viril ocupó puesto prominente en nuestras letras y en nuestra política, y luego, alejado de esta patria, se dio a estudiar las cuestiones que agitaban la Europa encontrando eco en América; un hombre que, retirado de los intereses de circulo, tan solo anhelaba el progreso de Colombia” (BNC, El Porvenir, Marzo 13 de 1892).

Esta es la imagen de ciudad que a finales del siglo XIX, colocan a Cartagena en el escenario nacional. Una ciudad que empieza a dejar de lado su pasado de “barbarie”, y que promete un futuro en los brazos de la “civilización”. Este retrato de Cartagena, puede servir de marco para entender, las vicisitudes que atravesó la consolidación del proyecto de ciudad-puerto entre 1910-1930. Ya que, como lo sostenemos en este trabajo, el ideario modernizador no acabó con la respuesta que a finales del siglo XIX, Núñez apoyo; ni las

manifestaciones culturales de la mayoría de la población de la ciudad, negra y mulata, eran lo suficientemente “modernas”, para una nación que intentaba consolidar un proyecto hegemónico andino, y blanco. En este sentido todo el esfuerzo nacional durante estos años estuvo relacionado con diseñar estrategias de incorporación a la nación cargadas de una visión eugénica.

Si la modernización de las ciudades-puerto era una necesidad imperante, para el desarrollo económico nacional, en un momento de gran expansión comercial mundial. ¿Qué factores inciden en que estas regiones permanezcan en un rezago económico y social que perdura hasta el presente, en relación a los principales centros de poder andino? ¿Fue la política centralista sigilosa a la hora de emprender proyectos de modernización en la región, que potenciaran económica y políticamente estas áreas del país, como una manera de seguir ejerciendo dominio sobre ellas? ¿Fueron los discursos eugenésicos estrategias de dominación que fortalecieron el carácter marginal y excluyente de costa Caribe colombiana frente al poder central andino? Estas inquietudes se encuentran en el centro de las preocupaciones investigativas que guían este trabajo.

Nos interesa situar la modernización no solo en términos físicos, materiales o de renovación de espacios, sino también a nivel social-cultural, para este trabajo es importante las visiones que se construyen de la población. Aquí los discursos de mejoramiento racial, sustentados en la introducción de inmigración blanca forman parte fundamental del ideario modernizador de la época. Para la dirigencia política e intelectual del país, no bastaba con la readecuación espacial, sino se combatía al mismo tiempo “los males sociales”. Desde esta mirada nos proponemos mostrar en este trabajo como la modernización incluye determinadas políticas de regulación y control de la población, tipos de ciudadanía y formas de subjetividad.

La eugenesia tal como lo propone Stepan, es entendida en este trabajo, no como una ideología y práctica traída del centro a la periferia; sino que entendemos su implementación en América Latina con sus propios matices y particularidades dependiendo del contexto de cada país. El discurso eugenésico de la mano de la medicina y la higiene cobró especial relevancia en países que como Colombia, creían en que la higiene y la salubridad, así como educación eran factores indispensables para la regeneración socio-racial de sus habitantes.

Las vicisitudes de la ciudad-puerto de Cartagena: Una modernización inconclusa

A finales del siglo XIX e inicios del XX, un optimismo en el desarrollo urbano de la ciudad hacia pensar que eran buenos tiempos los que seguirían para Cartagena. No obstante, el estado del puerto no mejoraba de manera proporcional al aumento en el volumen de carga y en el tráfico portuario. Las condiciones sanitarias eran precarias, aún no se gozaba de un muelle completo para la carga y descarga de la mercancía, los barcos de gran calado no podían ingresar a la ciudad en sí, sino que debían atracar en un muelle cercano al interior de la bahía, descargar la mercancía y esperar a que esta fuera conducida en embarcaciones menores hasta la casco urbano, el acceso a la bahía estaba considerablemente sedimentado, y las embarcaciones mayores se encallaban recurrentemente en el “bajo Salmedina”, un arrecife ubicado al oeste de la bahía donde las aguas eran de poca profundidad, lo que ocasionaba los mencionados accidentes. En términos generales, la infraestructura portuaria y de comunicaciones no se hallaba al nivel del crecimiento económico que experimentaba Cartagena para la época, y eso condicionaba su centralidad como enlace conector entre los mercados internos del país y el comercio exterior. Sumado a ello, la ciudad no contaba con los dispositivos internacionales de higiene, la construcción de la estación sanitaria con su respectiva estación de cuarentenas, y aislamiento en caso de epidemias, seguían siendo una tarea pendiente en la agenda de obras que necesitaba la ciudad. Al lado de esto, el personal médico y sanitario que estipulaba la normativa internacional, recién empezaba a reglamentarse.

Las impresiones recogidas en la prensa de estos años, nos dan una idea de las necesidades que mantenía la ciudad en los primeros años del siglo XX, sus notables problemas de servicios básicos, así como las vicisitudes que enfrentaba el puerto, los problemas de higiene y saneamiento, y los inconvenientes que estas necesidades generaban en el proceso de expansión y crecimiento que empezaba a vivir la ciudad, por fuera del cordón amurallado. Podríamos citar en extenso, los numerosos editoriales de la época, que nos hablan de una ciudad que experimentaba una modernización discontinua y fragmentada:

Una ciudad sin luz, sin agua, sin teléfonos fue lo que yo vi la tarde y noche inolvidables de mi regreso a Cartagena. Y pensar que en pleno siglo XX, a la orilla del mar, en continua comunicación con el mundo civilizado, a ocho días de Nueva York, al lado del Canal de Panamá, en el mejor puerto de la América septentrional no tenemos agua para bañarnos,

no tenemos teléfonos para el más trivial servicio y si tenemos luz eléctrica es de mala calidad y con la condición de llegar a la hora que le convenga y marcharse sin decir adiós!...

Nunca imagine encontrar la ciudad en semejante estado!.Y no lo imagine porque en el exterior yo leía los periódicos cartageneros donde se habla de ferrocarriles, de reorganizaciones, de Dique, de balizamiento de la bahía, de nueva empresa de teléfonos, de apertura de nuevas puertas en las murallas, de campos de aviación, de contratos sobre nuevos acueductos, sobre modernas plantas eléctricas y sobre otras tantas cosas que, lo confiese sinceramente, me hacían la deliciosa ilusión de hallarme ante una población moderna.

Media hora después el barco moderaba su marcha, y los pasajeros nos lanzamos a la borda para ver subir al Practico, cuya pequeña embarcación apenas parecía un punto sobre el mar. El pasaje lo integraban, en su mayoría, extranjeros, turistas curiosísimos. Y por ser curiosos esperaban conocer el sistema o métodos empleados en Colombia para el servicio de Prácticos. E imagínese usted, señor Director, la admiración, la burla hiriente de los turistas al encontrarse con una piragua primitiva, accionada con canaletes y tripulada por bogas en franela, con los pantalones levantados, mostrando así la robustez de sus pantorrillas. Menos mal que el Práctico y otros empleados de la Aduana estaban vestidos de blanco, aunque sin uniformidad (AHC, La época Abril 28 de 1920)

El puerto de Cartagena, que ha tenido muchos títulos para ser el primero del país, ha estado totalmente abandonado, y como ahora se viene a recordar, se practican allí sistemas primitivos para el servicio de arribo de las embarcaciones. Sobre si se adquiere o no una nueva lancha para el resguardo o para la sanidad, por estar en muy mal estado las viejas, hemos visto desarrollarse interminables procesos de solicitudes y dificultades (La Patria Julio 7 de 1925)

Simón Bossa, un destacado político cartagenero, quien fue Ministro de Obras Publicas, en una nota publicada en el diario la Patria en 1927, denunciaba el lamentable estado del puerto Cartagena. Reclamando atención a sus copartidarios en el reparto equitativo de los recursos nacionales, el doctor Bossa de manera reiterada insistía en la necesidad de la obras de modernización para la ciudad, ya que el retraso de las mismas mantenían a la ciudad en una posición rezagada:

Cartagena de Indias, con su historial magnifico, dueña de un puerto apenas comparable a los mejores del Globo, ciudad en la legítima acepción del vocablo, lleva casi una centuria de luchas inútiles por que el Gobierno le preste la merecida atención y haga en su favor los desembolsos que exige su rango. Hasta ahora sólo ha conseguido, perdónesenos la exactitud, catorce textos escritos de varios planes de mejoras ideados por los Congresos desde 1851 hasta 1926, Es decir, continúan las dificultades en Bocachica, la pequeñez del muelle, la

carencia de enseres para la movilización de la carga, la falta de limpieza en la bahía, la usencia de establecimientos para cuarentena. ¿Para qué más, si todavía no existe una lancha decente que conduzca a los prácticos a bordo de los vapores que enfilan hacia la ciudad “muy noble y muy leal”, según reza su blasón? ... No exageramos. En la actualidad, por ejemplo dentro y fuera de los muros heroicos, se carece de agua, el principal elemento para el desarrollo, sostén e higiene de cualquiera población. El acueducto existente, viejo y capaz apenas para surtir a 30.000 almas, no abastece suficientemente a la ciudad, y no llega hasta sus extramuros. De ahí que se paralice el incremento de los barrios nuevos, que no se edifiquen casas de más de dos pisos, que no se pueda surtir de agua a los vapores que atracan en La Machina, que vayan reduciéndose las visitas de los turistas, que no exista la sanidad ni la higiene, que se carezca de arbolado y de jardines, que no aumenten las fabricas y talleres (AHC, La Patria, Abril 5 de 1927)

Estas condiciones son las que a nuestro modo de ver nos llevan hablar, de una modernización periférica, discontinua, y limitada. Esta transición de la ciudad, que la historiografía del “mito modernizador” ha resaltado por las transformaciones que tímidamente se llevaron a cabo. Fueron de corto aliento, y no lograron los cambios que la ciudad necesitaba para convertirse en “moderna”. Esto generó una movilización por parte de empresarios locales, comerciantes y dirigentes políticos para llamar la atención del gobierno central sobre las necesidades de la ciudad. En principio, ellos parecieron corresponderles con la Ley 77 de 1912, por medio de cual se autorizó un estudio para mejorar las condiciones de los puertos de Cartagena, Buenaventura y San Andrés. La compañía encargada de los estudios, fue la firma inglesa Pearson and Sons, que gozaba de una amplia trayectoria en el desarrollo de obras públicas en México (sobre todo en los años del Porfiriato), España, Brasil y Chile. Sin embargo, como lo mostraremos a lo largo del trabajo, estas iniciativas dan muestra de lo limitado del proyecto modernizador de la ciudad-puerto, por lo menos hasta el 1930. Más aun, los esfuerzos nacionales por modernizar la ciudad-puerto de Cartagena, no incluían solo aspectos materiales, sino también humanos, prueba de ello la encontramos en los discursos y la legislación de la época, y en el lenguaje eugenésico con que eran proyectados los espacios y la población de las ciudades portuarias.

En sintonía con estas premisas nuestro trabajo, cuestiona el proyecto modernizador de aquellos años, al tiempo que se inscribe dentro de una corriente historiográfica que recientemente ha incorporado a los estudios sobre la modernización de la ciudad en las primeras del siglo pasado, nuevas variables de interpretación que incluyen lo regional y lo

racial, como elementos centrales a la hora de estudiar el complejo proceso de modernización que se intentaba llevar en la ciudad en las primeras décadas del siglo XX. (Mc Graw 2008) (Flórez; 2008) (Román; 2011)

En este sentido el trabajo también se esfuerza por entender el tema de la modernización, como inscrito dentro de unas escalas de interpretación, que ubican la temática en un escenario más allá de local. Lo cual nos ayuda a comprenderlo dentro de la matriz mundial capitalista, en la que las ciudades portuarias desempeñan un papel central, como dinamizadores del tráfico comercial y humano. Esto nos permite dar cuenta de los alcances, límites y realizaciones de los proyectos de modernización que se idearon en las primeras décadas del siglo pasado, de las barreras sociales y culturales que subyacen dentro de procesos de modernización de la época.

Esta visión también da cuenta de las interrelaciones que esta temática tiene a nivel regional, nacional e internacional. Las continuas rencillas de Cartagena con Barraquilla, y las estos dos puertos con Buenaventura, y en general de los puertos de la costa Caribe con el gobierno central. No pueden entenderse, sino en un marco explicativo, más amplio en el que la dinámica capitalista mundial, define, controla e impone un proyecto civilizatorio. ¿Cómo desligar los esfuerzos emprendidos por aquellos años, en las diversas ciudades de la región, por fuera del ideario de integración mundial? De alguna manera lo que las ciudades están disputando dentro de sus estados, es la manera cómo van a integrarse a las nuevas demandas y dinámicas mundiales.

Para el desarrollo de nuestros argumentos hemos planteado cuatro capítulos. En el primero hacemos un esbozo de las categorías de análisis y conceptuales que guían el trabajo. Aquí las nociones sobre colonialidad y modernidad son sugerentes, en tanto que entendemos nuestro objeto de estudio, en el marco de un proceso de desarrollo de la humanidad más amplio, que ha clasificado y jerarquizado los espacios y sus gentes en relación con las ideas de progreso y civilización occidental.

La eugenesia y la biopolítica emergen aquí, como elementos explicativos, sin embargo, entendemos las categorías de acuerdo a cada contexto, ya que estas adoptan formas propias, o matices de acuerdo al espacio y a su margen de influencia. Concebimos estas nociones como categorías que permiten la construcción de discursos, prácticas y estrategias en relación con los “otros”. Nos interesa situar las estrategias, tácticas y políticas

que utiliza el gobierno central colombiano, influenciado por ideologías eugenésicas en el proceso de modernización de la ciudad-puerto de Cartagena. Descifrar cómo la política higienista y de saneamiento implementó procedimientos gubernamentales que pretendían ejercer un control desde el estado sobre los territorios y la población, tecnologías de gobierno que se proponían hacer de las ciudades-puerto zonas de desarrollo tanto económico, como socio-cultural.

El segundo capítulo permite una contextualización del objeto de estudio tanto a nivel local, como en dialogo con lo regional y lo nacional. Un rastreo de la bibliografía de la ciudad, nos permite discutir, el “mito modernizador” de esta literatura, sus aportes, así como también sus limitaciones. Intentando ir más allá de las explicaciones que tenemos hasta ahora sobre el tema. Sugerimos otros caminos para tratar de desentrañar posibles factores en el cuestionado proceso modernizador de la ciudad-puerto de Cartagena. Mucho más relacionados con el peso que la cuestión étnico-racial tiene en el país, y que ha servido de sustento para marcar profundas diferencias, y conflictos regionales que han implicado pugnas de intereses a la hora de hacer posibles las obras de desarrollo.

En el tercer apartado tratamos de explicar cómo operaron los discursos de eugenesia y biopolítica en la modernización de la ciudad puerto de Cartagena, nos acercaremos de manera concreta a la legislación, los discursos, tecnologías, que diseñó e implementó el estado colombiano para modernizar las ciudades-puerto. Para ello, fue importante el papel de los médicos e intelectuales de la época, ya que era el personal autorizado para diseñar la política con la que se pretendía modernizar las ciudades-puerto. Aquí nos resulta muy provocadora la relación entre los discursos racializados, y la estructuración de los espacios y su población.

En el último capítulo, mostramos las tensiones, conflictos e intereses que se ponen en juego con los proyectos de modernización. Las rivalidades intra e interregionales que subyacen en estas propuestas modernizadoras, tanto en términos económicos como en materia poblacional. En este acápite mostramos las tensiones raciales que se observan en la ciudad por la importante inmigración afroantillana que llega durante estos años. Población que es vista como un peligro para la nación. Así mismo, estas páginas develan la fragilidad de la política estatal a la hora de llevar a cabo las obras necesarias para el desarrollo del puerto de Cartagena. Los esfuerzos y llamados de los diferentes sectores (comerciales, y

políticos) de la ciudad no fueron suficientes, para que el estado central invirtiera los recursos que la ciudad reclamaba para su transformación. Es así, que con la llegada de la Andian National Corporation, la ciudad visualizó una oportunidad para la puesta en marcha de sus proyectos, más aun por su carácter privado, los privilegios más que para la ciudad, quedaron en manos de los capitales extranjeros.

CAPÍTULO I:

DEBATES CONTEMPORÁNEOS: LA EUGENESIA Y LA BIOPOLITICA EN LA MATRIZ COLONIALIDAD/MODERNIDAD

Sobre la raza, lo racial y la racialización

Cuando se habla de la raza como categoría social, existe un consenso entre los investigadores, en que esta es socialmente construida (Wade; 2000) (Hering; 2010). También que debe entenderse dentro de un espacio y tiempo determinado. Otro de los acuerdos académicos es que la raza se explica dentro de la matriz: modernidad.- colonialismo – capitalismo, y raza-clase-genero. (Wallerstein-Balibar; 1988, 56) (Hering; 2010). En palabras de Wallerstein.: “el universalismo a la forma del mercado (a la universalidad del proceso de acumulación); el racismo, a la separación de la fuerza de trabajo entre el centro y la periferia; y el sexismo, a la oposición del "trabajo" masculino y del "no trabajo" femenino en la estructura familiar, de la que hace una institución fundamental el capitalismo histórico” (Wallerstein-Balibar; 1988, 23).

En esta línea de análisis, nos interesa situar desde una perspectiva histórica, y en un contexto y tiempo determinado como se van desarrollando los procesos de racialización, en el periodo de 1910 a 1930, en la ciudad-puerto de Cartagena. Aquí la noción de *Colonialidad* de Quijano resulta fundamental en tanto que “usando el sustantivo colonialidad para significar y acentuar no solo su origen colonial pero sobre todo la continuidad de estas jerarquías de poder y formas de desigualdad y opresión (económicas, geopolíticas, epistémicas, étno-raciales, sexuales, éticas, estéticas, religiosas, lingüísticas) en la larga duración de la historia de la modernidad capitalista” (Lao, 2012, 4).

Si la categoría racial, es entendida como un proceso propio de la modernidad, que ha producido una clasificación jerarquizada de las geografías, memorias, culturas y cuerpos, entonces la modernidad es un proceso de dominación racial, ya que es “con la formación de sistema-mundo en el siglo XVI que se convierte en base epistémica del poder colonial” (Castro-Gómez; 2005, 62).

En este sentido la raza como categoría de análisis, adquiere diversos sentidos de acuerdo con los contextos específicos en que se desarrolle, es por esto, que algunos estudiosos la consideran una categoría oblicua, incierta, camaleónica, con capacidad de adaptación y redefinición de acuerdo al lugar, a decir de Lao:

la categoría raza, las formas de jerarquizadas de clasificación racial, y los regímenes de dominación racista que le acompañan, son pilares fundamentales de la colonialidad del poder. La emergencia del discurso racial implicó la primera clasificación universal de los seres humanos, el establecimiento de regímenes raciales de explotación del trabajo y apropiación de las poblaciones y territorios, además de la hegemonía de estructuras de conocimiento eurocéntricas basadas en la supuesta superioridad de los saberes imperiales de los colonizadores en detrimento de la memoria las culturas de las otredades de Occidente (Lao, 2012, 9).

Si la raza es una construcción social, que depende específicamente del espacio, y el tiempo en que se le ubique, esta tiene entonces, particularidades locales. Como hecho social, la raza debe entenderse en perspectiva histórico-mundial, como expresa Wallerstein, “mientras el modelo de etnificación ha sido constante, sus detalles han variado con el lugar y con el tiempo, dependiendo de la localización de los pueblos y de las razas que se encontraban en un espacio y tiempo concretos y de las necesidades jerárquicas de la economía en ese espacio y tiempo” (Wallerstein-Balibar; 1988, 56).

Un enfoque histórico es necesario para situar en el tiempo, las variaciones y cambios que el proceso de racialización ha tenido en sus diferentes contextos espacio-temporales. Como ha operado la racialización humana en el largo proceso de la modernidad, es una tarea necesaria para los propósitos de nuestro trabajo, y es importante para entender cómo llegamos a nuestro presente racial.

Una aproximación a las categorías modernidad/colonialidad/biopolítica

En un trabajo muy sugerente llamado la “*La Hybris del punto cero: ciencia, raza e ilustración en Nueva Granada 1750-1816*”, Santiago, Castro-Gómez, examinó la ilustración como *ensemble* de discursos enunciados tanto en el centro como en la periferia colonial americana. Castro-Gómez parte de la hipótesis de que “al creerse en posesión de un lenguaje capaz de revelar el “en – si” de las cosas, los pensadores ilustrados (tanto en Europa como en América) asumen que la ciencia puede traducir y documentar con fidelidad las características de una naturaleza y una cultura exótica. El discurso ilustrado adquiere de este modo un carácter *etnográfico*. Las ciencias humanas se convierten así en una especie de “Nueva Crónica” del mundo americano, y el científico ilustrado asume un papel similar al de los cronistas del siglo XVI” (Castro-Gómez; 2005, 14-15).

El autor defiende la hipótesis de que la limpieza de sangre, es decir, la creencia de la superioridad étnica de los criollos sobre los demás grupos poblacionales de la Nueva Granada, actuó como *habitus* desde el cual la ilustración europea era traducida y enunciada en Colombia. Para los criollos ilustrados, la blancura era su *capital cultural* más valioso y apreciado, pues les garantizaba el acceso al conocimiento científico y literario de la época, así como la distancia social frente al “otro colonial” sirvió como objeto de sus investigaciones. En definitiva lo que el autor resalta es que la ilustración en Colombia no fue una simple transposición de significados realizada desde un lugar neutro, sino una estrategia de posicionamiento social por parte de los letrados criollos frente a los subalternos (Castro-Gómez; 2005, 15).

Nos interesa este referente teórico, en la medida en que explica dentro del contexto de la Ilustración, como las ideas de superioridad racial se convierten en el centro de la explicación del mundo, la ciencia que se enuncia como una racionalidad objetiva, es mostrada por el autor como una de las principales armas de las que se valen los intelectuales, científicos, políticos, y colonizadores europeos para acentuar su dominio colonial, y al mismo tiempo una herramienta utilizada por los criollos ilustrados para marcar diferencias raciales frente a los “otros inferiores”.

En este mismo sentido, sostenemos que intelectuales, políticos y médicos de inicios del siglo XX, fusionando la ciencia médica y el higienismo social, sostuvieron de acuerdo a los avances de la ciencia, una continuidad en la biopolítica estatal, reguladora de los espacios y los cuerpos, como formas de dominio y de mejoramiento socio-racial. La creación de hospitales para las más variadas enfermedades, los centros de control sanitario, las estaciones sanitarias, y la policía sanitaria, aparecen como mecanismos de regulación de la enfermedad, de lo “contagioso” y “degenerado”.

A Castro-Gómez le interesa situar bajo una misma óptica de análisis, como en el marco de la modernidad colonial, el discurso de la ilustración emerge como científico, y con él las ciencias humanas “sirven como instrumento para la colonización de un proyecto imperial y civilizatorio que se siente llamado a *imponer* sobre otros pueblos sus propios valores culturales por considerarlos esencialmente superiores” (Castro-Gómez; 2005, 17). Apoyado en la teoría poscolonial latinoamericana, Castro-Gómez se sustenta en la interesante visión de Dussel, y su “paradigma planetario” en el que la modernidad no es

fenómeno exclusivamente europeo, sino que la Ilustración, el renacimiento, la revolución científica y Francesa, son fenómenos mundiales, y no pueden ser pensados sin su relación con la periferia colonial. Desde esta perspectiva: “la modernidad y la colonialidad pertenecen entonces a una misma matriz genética, y son por ello *mutuamente dependientes*. No hay modernidad sin colonialismo y no hay colonialismo sin modernidad porque Europa solo se hace “centro” del sistema-mundo en el momento en que constituye a sus colonias de ultramar como “periferias” (Castro-Gómez; 2005, 50).

Entender la modernidad es una tarea necesaria para situar como emergen los discursos y teorías que explican la sociedad, sustentada en las diferencias raciales. Citando a autores clásicos de la economía como Smith, se puede observar como la ciencia desarrollo toda una argumentación que permitió sustentar la superioridad/inferioridad de unos y otros, así como las asimetrías económicas de los pueblos

Esto explica por qué razón Smith debe incluir no solo a las naciones *européas* sino también a las *colonias* de Europa en su teoría del mercado mundial. Las poblaciones de unas y otras se encuentran ubicadas en *el lugar exacto que les corresponde* por naturaleza, esto es, que su función como productores, comercializadores o procesadores de materias primas *no puede ser alterada*, pues ello equivaldría a intervenir en las dinámicas propias del mercado, es decir, a querer cambiar las leyes de la naturaleza. Por esta razón, una de las tareas centrales de la ciencia del hombre es mostrar, que no todas las poblaciones del planeta se encuentran en el mismo nivel de la evolución humana y que esta asimetría obedece a un *plan maestro de la naturaleza*” (Castro-Gómez; 2005, 32).

La interesante situación que describe Castro-Gómez, muestra como las nacientes ciencias humanas se apropian del modelo de la física para crear su objeto desde una observación imparcial y aséptica. Por ejemplo Kant desde la antropología y la geografía ofrece la más fuerte justificación filosófica articulada a la clasificación de superior/ inferior de las razas.

Al respecto interpreta el autor:

por su peculiar temperamento psicológico y moral, algunas razas no pueden elevarse a la autoconciencia y desarrollar una voluntad de acción racional, mientras que otras van educándose a sí mismas (es decir, progresan moralmente) a través de las ciencias y las artes. Los africanos, los asiáticos y los americanos son razas *moralmente inmaduras* porque su cultura revela una incapacidad para realizar el ideal verdaderamente humano, que es superar el determinismo de la naturaleza para colocarse bajo el imperio de la ley moral. Solamente la raza blanca europea, por sus características internas y externas, es capaz de llevar a cabo este ideal moral de la humanidad (Castro-Gómez; 2005, 41).

Otro de los aspectos relevantes de esta contextualización teórica realizada por Castro-Gómez, la encontramos en la articulación que realiza sobre el concepto de biopolítica y las reformas borbónicas que implementó el estado Borbón en América, como una manera de combatir algunos hábitos ancestrales y fortalecer a través de las colonias su poderío económico. La idea era modernizar, y hacer de los recursos naturales y los sujetos, fuerzas capaces de estimular el comercio y la industria: “las reformas borbónicas pretendían entonces crear las condiciones para que el estado ejercitara una política de control sobre las instituciones sociales, sobre los recursos naturales y, por encima de todo, sobre la vida de sus súbditos.” (Castro-Gómez; 2005, 99) Este concepto de biopolítica tomado de Foucault, y que Castro-Gómez aplica en el contexto de la Ilustración, guarda una relación directa con el periodo estudiado por el autor. Sin embargo nos interesa, como mostraremos más adelante, los cambios que Foucault introduce al concepto de biopolítica, al desplazarlo por el de *gubernamentalidad*, más adecuado para nuestro contexto de estudio.

Algunas de estas biopolíticas llevadas a cabo por las reformas borbónicas, se proponían elevar el nivel de salud de la población, con el fin de hacerlas productivas y aptas para el crecimiento económico, estas ideas hacen parte de una continuidad histórica del proceso de racialización de la humanidad. Estos antecedentes nos ayudan a entender mejor este proceso y nos permite observar también los cambios que se presentan en el marco del espacio/tiempo señalado para nuestro estudio. Desde entonces, como bien lo señala Castro-Gómez “además de potenciar el trabajo de los sectores improductivos, la medicalización de la pobreza tenía otra importante función económica: fomentar el aumento de la población. El combate a los vicios callejeros no solamente prolongaría la vida productiva – pues los vicios resquebrajan la salud del cuerpo-sino que también estimularía la reproducción de cuerpos sanos y “útiles al Estado” (Castro-Gómez; 2005, 99).

Estos discursos, compatibles con la hipótesis de estudio que venimos trabajando. Nos permiten dar sustento a la idea de una modernización que incluye los cuerpos, así como las actitudes y hábitos de la población, con el fin de hacerlos aptos al desarrollo económico. Al considerar las poblaciones costeras como flojas, carentes de espíritu, indisciplinadas, los discursos raciales de la época permiten consolidar un imaginario discursivo que justifica el atraso económico de esta zona, justamente porque su población “no tiene las condiciones”

adecuadas para el desarrollo. Es precisamente allí donde se propone también actuar la gubernamentalidad estatal (biopolítica) con sus políticas de corte eugenésico. Es en este sentido, “que la diferenciación y estratificación de la explotación del trabajo y la apropiación de la riqueza a nivel global no pueden entenderse sin verlo como un proceso a largo plazo de racialización de la humanidad” (Lao, 2012, 7).

Desde el siglo XVIII, como lo muestra Castro-Gómez, se refuerzan las ideas y políticas racializadas hacia los subalternos, ya que “los pensadores ilustrados expresaban una profunda desconfianza frente a la higiene de las castas”. Resulta también interesante como desde el siglo XVIII, se asocian y toman mucha fuerza algunas características físicas y morales de los grupos étnicos y su relación con el medio geográfico al que pertenecían, “Caldas establece una correspondencia directa entre la geografía de un territorio y el carácter moral de sus habitantes. Las diferencias de altura, presión atmosférica, temperatura del aire y composición química de la atmosfera, tienen consecuencias directas para la moral de las personas, por lo tanto para la economía de una región, pues ello afecta los hábitos de trabajo, la inteligencia y la práctica de la virtud” (Castro-Gómez; 2010, 265).

Teniendo como antecedentes todo el proceso de racialización que se desarrolla desde el Siglo de las Luces, Munera sostiene que algunos intelectuales colombianos como Samper, Caldas, Pombo, Roldan, entre otros, durante el siglo XIX, se empeñaron en dotar a las regiones de contenidos raciales y climáticos, con el fin de construir una jerarquía de las geografías humanas de la nación. Argumentando que este discurso fue construido desde el centro, por las elites andinas, las cuales veían en las costas lugares atrasados y sus razas negras, mulatas y zambas como un obstáculo en la evolución hacia una nación civilizada (Munera; 2010, 37).

Nos interesa su concepción de *geografías racializadas*, ya que Munera encuentra que el siglo XIX, fue un periodo productor de fuertes discursos sobre la geografía y la razas, como ejes de discusión y preocupación en el marco del proceso de construcción de la nación, detrás de los cuales estaba no solo la idea de marcar diferencias culturales y raciales, sino también las económicas, de progreso y civilización, “construir una república de ciudadanos aptos para el progreso, es por esta razón que estos intelectuales escribieron sin el menor pudor sobre la inferioridad de las razas negra e indígena, y la imposibilidad de construir una nación moderna, teniendo como base estas poblaciones” (Munera; 2010, 151).

Este discurso sobre la conformación de la nación siguió vigente en el siglo XX, razón por la cual es nuestro interés rastrear en algunos intelectuales la continuidad y cambios que se dan con relación a las otredades. Una idea central que pone de manifiesto Munera, al estudiar los discursos de nación en estos intelectuales andinos, es que en ellos “la geografía humana de la Nueva Granada se convirtió en una pieza clave, subyacente, de la reflexión sobre nuestra historia y nuestros fracasos modernizadores” (Munera; 2010, 89). Al considerar a las costas, zonas geográfica y climáticamente inhóspitas, ardientes, geografías de la barbarie y de atraso, habitadas por razas incivilizadas, sanguíneas y bestializadas, se empieza a construir la idea de un estado-nación jerarquizado racialmente.

Aquí la noción de Estado racial de Goldberg, resulta sugerente, si rastreamos en la larga duración la conformación de los estados modernos, encontramos una profunda articulación entre la raza y el estado, tal como él lo argumenta. La relación raza y estado, se observa en los aparatos y las tecnologías que utiliza el estado, los cuales han servido para materializar su expresión racial y excluyente:

In *The Racial State* I seek to comprehend the co-articulation of race and the modern state. I argue that race is integral to the emergence, development, and transformations (conceptually, philosophically, materially) of the modern nation-state. Race marks and orders the modern nation-state, and so state projects, more or less from its point of conceptual and institutional emergence. The apparatuses and technologies employed by modern states have served variously to fashion, modify, and reify the terms of racial expression, as well as racist exclusions and subjugation (Goldberg; 2002, 4).

En pleno proceso de construcción de la nación, en el siglo XIX colombiano tal como lo ha enunciado Munera, podemos rastrear las formas como se configuraron formas de homogeneidad racial, en palabras de Goldberg el interés está en “mapping the ways in which such racially conceived and configured homogeneity came to be promoted, how racial definition prompted and reinforced such homogeneity, and how the commitment to homogeneity shaped race, as a modern project of state conception and practice (Goldberg; 2002, 5).

Una de las figuras intelectuales que contribuyó con este discurso racializado en el XIX colombiano, fue José Ignacio de Pombo, este criollo nacido en Popayán, se estableció en Cartagena desde muy temprano. Hacia la década de 1780, cuando el puerto de la ciudad gozaba de una gran actividad, y había en él, una gran inversión de capitales en obras de carácter militar. Pombo estableció muy pronto relaciones con los comerciantes de la ciudad,

ingresando también a una de las familias cartageneras más prestigiosas, con lo cual se hizo uno de los comerciantes más importantes en Cartagena. Sin embargo lo que llama la atención de este criollo, es su idea de que en el Caribe vivían muchos negros e indígenas sin mezclar, de allí que, como lo cita Munera: “su proyecto abolicionista y fusionista en realidad obedeció a los fines modernizadores y civilizadores que le impuso su visión eurocéntrica: había un solo camino para crear comunidades de ciudadanos civilizados en esta tierra de América y era propiciar la migración masiva de europeos blancos para fortalecer la existencia de hombres industriuosos, en equilibrio con la presencia abundante y amenazante de negros” (Munera; 2010, 150).

Desde estas décadas del siglo XVIII, en discursos como los de Pombo, toman muchísima fuerza la idea de imprimir en una sociedad portuaria como Cartagena, nuevos valores ligados al trabajo, al ethos capitalista, y tratar de romper con el desorden y la irracionalidad de una economía con valores clandestinos y azarosos, ligados al contrabando (Munera; 2005, 63).

La idea de consolidar una ciudadanía civilizada que fortaleciera el ideario industrial, es la premisa que se mantiene vigente en las primeras décadas del siglo XX. En este sentido el discurso eugenésico que se lee en algunos de los intelectuales de este periodo, es el generar los dispositivos y políticas higiénicas que hagan posible que las poblaciones costaneras, mejoren no solo racialmente, sino que además se hagan aptas para el progreso económico de la nación. De acuerdo con nuestra hipótesis, el proceso de modernización de la ciudad-puerto de Cartagena, es entendido no solo en términos físicos sino también socio-raciales.

El debate biopolítica/gubernamentalidad

En un reciente estudio titulado *The Allure of Labor. Workers, Race and the Making of the Peruvian State*, publicado por Paulo Drinot, en 2011. Encontramos un análisis importante que bien puede contribuir con los propósitos de nuestra investigación. Drinot, entiende que la formación del estado peruano en las primeras décadas del siglo XX, está atravesado por dinámicas de inclusión- exclusión. Su argumento es que las élites nacionales compartían la creencia de que el desarrollo del país solo podía ser posible a través de la industrialización, la cual, “antes que un proyecto económico, emerge como una aspiración cultural” (Drinot; 2011, 3). Este proyecto buscaba “redimir” a los indígenas transformándolos en trabajadores

industriales mestizos, en este sentido “la industrialización podía presentar al Perú una solución al más apremiante de sus problemas: la inadecuada naturaleza de su población” (Drinot; 2011, 46). Para esto, el Estado implementó una serie de políticas, que buscaban proteger a los trabajadores mestizos de influencias perniciosas, y mejorar sus niveles de vida, dada su condición de “agentes de progreso”. Este ideario hace parte de una tendencia mundial, que responde a una visión racializada de la población, en la que el indígena para el caso del Perú, es asociado con el atraso, y por tanto incongruente con el progreso y porvenir industrial de la nación.

Su tesis central, es que la industrialización no fue solo un proceso económico, sino también un proceso social y cultural, pensado para desarrollar al Perú, guiarlo hacia la civilización y la modernidad, construyendo el nuevo hombre, el “homo faber”, y mejorando la raza. Por lo tanto, las políticas laborales del estado peruano estarán mediadas por el pensamiento racializado.

Nos resulta aportante, su marco teórico influenciado por Foucault, que agrupa las siguientes categorías: “Governmentality” (Gubernamentalidad): Como el proyecto central del gobierno en cuanto al manejo de la población, en este caso la creación del nuevo hombre para la modernización del Perú. “Rationalities of government” (Racionalidades de gobierno): Se refiere a los elementos u objetos al interior del gobierno, que eran conocibles, calculables y eran propensos a ser intervenidos o regulados, en este caso, el mundo del trabajo. “Technologies of government” (Tecnologías del gobierno): Aquellas instituciones, mecanismos físicos o simbólicos diseñados para desarrollar el proyecto central del gobierno. “Discipline of government” (Disciplinas de gobierno): Legislación orientada a regular a las masas trabajadoras y a la puesta en marcha de tecnologías de gobierno.

Este concepto de *gubernamentalidad* como lo expresa Castro-Gómez, haciendo un análisis de la obra de Foucault, es más amplio que el de biopolítica. Este último nace como oposición al paradigma de soberanía, en la que la vida está por completo en manos del soberano. De acuerdo con Castro-Gómez se trata de dos tecnologías diferentes. Por un lado el derecho de vida y de muerte, por otro la biopolítica. Desde el siglo XVIII, entonces, la vida se instala en el centro de la política estatal, y ya no depende de una decisión personal del soberano (Castro-Gómez; 2010, 56). No obstante, la biopolítica continúa enmarcada en el modelo bélico heredado de Nietzsche, uno de los problemas con que se encuentra este

concepto es que dice como opera la biopolítica, pero no como emerge su campo de operación: la población.

Al separarse de su explicación del poder, e ir más allá de la represión y la guerra, aparece en Foucault su analítica de la *gubernamentalidad*, contraponiendo soberanía a gobierno. Mientras la soberanía es el gobierno de las poblaciones, con la gubernamentalidad se trata de desplegar técnicas y tácticas de gobierno que permitan a los hombres, conducir sus acciones en generar aumento de las riquezas del estado (Castro-Gómez; 2010, 58-59).

En términos de Foucault habrá biopolítica en el marco más amplio de la *gubernamentalidad*, entendida esta, como: el conjunto constituido por las instituciones, los procedimientos, análisis y reflexiones, los cálculos y las tácticas que permiten ejercer esta forma tan específica, tan compleja, de poder, que tiene como meta principal la población, como forma primordial de saber, la economía política, y como instrumento técnico esencial, los dispositivos de seguridad (Foucault; 1999, 195).

En palabras de Castro-Gómez “de lo que se trata es de examinar el modo en que asuntos tales como la salud, la higiene, la longevidad, la natalidad, y la raza quedan integrados a un conjunto gubernamental más amplio, que es donde se juega precisamente la racionalidad política, entendida como “gobierno del Estado” (Castro-Gómez; 2010, 62).

Bajo este concepto de *gubernamentalidad*, nos interesa situar las estrategias, tácticas y políticas que utiliza el gobierno central colombiano, influenciado por ideologías eugenésicas en el proceso de modernización de la ciudad-puerto de Cartagena. Rastrear las políticas higienistas y de salubridad como procedimientos gubernamentales que pretenden ejercer un control del estado sobre los territorios y la población, tecnologías de gobierno que se proponen hacer de ciudades-puerto como Cartagena, zonas de desarrollo tanto económico, como socio-racial. En este sentido el higienismo, la salubridad, el saneamiento responden a estos mecanismos de limpieza racial, al ser materia de gobierno del estado, estos instrumentos están diseñados bajo una racionalidad que busca controlar, modernizar, civilizar, tanto los espacios, como los seres humanos.

Aquí nuevamente la visión de Estado racial de Goldberg resulta relevante para nuestro estudio, por los dispositivos, mecanismos, estrategias que utiliza el estado en su afán de generar procesos de modernización y de integración. Mecanismos que los terminan

reproduciendo formas de exclusión y discriminación. Por lo tanto no es posible omitir, o silenciar como se ha hecho hasta ahora, las implicaciones del estado en estos procesos, y su relación con formas raciales y racistas, aspectos sobre los cuales este teórico llama la atención:

One of the most telling evasions in these past two decades of thinking about race has concerned the almost complete theoretical silence concerning the state. Not just the way the state is implicated in reproducing more or less local conditions of racist exclusion, but how the *modern* state has always conceived of itself as racially configured. The modern state, in short, is nothing less than a racial state. It is a state or set of conditions that assumes varied racially conceived character in different sociospecific milieus. So, in one sense, there is no singular totalized phenomenon we can name *the* racial state; more precisely, there are racial states and racist states. Yet it is possible at the same time to insist that there are generalizable conditions in virtue of which the modern state is to be conceived as racial, and as racially exclusionary or racist. It is to these questions that I turn in this book (Goldberg; 2002, 2).

Esta concepción del estado racial resulta aportante, en tanto nos permite observar no solo la formas institucionales en que opera lo racial, sino que además como lo indica Goldberg, nos muestra las articulaciones de lo económico, lo político y lo cultural, sus instrumentos, sus modos de gobierno y sus representaciones:

the racial state, in its institutional sense, must be seen thus not as a static thing but as a political force fashioning and fashioned by economic, legal, and cultural forces (forces of production, of sociolegality, and of cultural representation) It is a player not just in productive, distributive, circulating, and consumptive patterns and tensions, and in their reproduction. It has been central to political contestations over control of the materialities of society but also (and especially) of its own instrumentalities, its means and modes of rule and representation, of social supervision and control, over the style and substance of social governmentality. In short, the state is a contestant in the markets of representation , of who speaks for whom and in and on what terms (Goldberg; 2002, 109).

Higienismo social, salubridad e higiene: las premisas de la eugenesia en América Latina

Con relación al concepto de eugenesia, nos interesa el entrecruce que realiza Nancy Stepan, al mirar la eugenesia en el caso de América Latina, desde lo que ella denomina *higienismo social*, esto le permite estudiar la eugenesia, en relación y dialogo con la ciencia y reforma social; y como en el caso de América Latina, está se relaciona con idearios de modernidad y progreso. Matriz sobre la que se asienta nuestro objeto de investigación.

Estructural y científicamente en los años 20s del siglo XX, el enfoque eugenésico neolamarckiano era ampliamente congruente con la ciencia de la sanidad, lo que había sido solo establecido recientemente en el centro de los programas de mejoramiento. Esta ciencia ayudaba a que la eugenesia en América Latina, fuera sanitariamente orientada y con una dirección reformista. El rol ideológico de la sanidad se derivaba en parte del potencial racismo y las explicaciones climáticas de la degeneración en la ciencia europea.

A inicios del siglo XX muchos higienistas latinoamericanos se inclinaron por las medidas de sanidad para desafiar la visión tradicional de que la raza y el clima de manera combinada producían el retroceso y la degeneración de las naciones. Este enfoque o desafío era particularmente notorio en Brasil, donde la supuesta tropicalidad y degeneración de la población de la raza mezclada del país eran temas sensitivos, además porque en la medida en que la medicina se expandía incluía a individuos cuya identidad racial, no era pura.

Este trabajo considerado hasta hoy el más importante sobre la eugenesia en la región, hace un recorrido histórico del aparecimiento de este término, el cual fue introducido en 1883 por el científico británico Francis Galton, con el propósito de estudiar las leyes de herencia y poner estas al servicio de la raza humana. En principio, solo se hablaba de “raza humana”, mas no de “razas”, en plural. Esta última concepción fue la que posteriormente dio paso a las prácticas eugenésicas cuyo propósito era conservar la pureza de grupos raciales humanos. (Stepan; 1991,1). La eugenesia estuvo extendida en las primeras décadas del siglo XX, muy particularmente en los años de entreguerras, pero aún no ha sido suficientemente estudiado, menos en el caso de América Latina (Stepan; 1991,1).

Stepan sostiene que la idea más común de la eugenesia (“mainline” o línea principal, planteada por Daniel Kevles en 1985), sugiere que tal teoría fue formulada principalmente en el mundo anglosajón y nor-europeo, mientras América Latina no era más que un receptor de ideas. Ella sostiene, que desde allí, desde la “periferia”, se formularon nuevas concepciones y prácticas sobre la eugenesia que ayudaron a reformular la teoría. En este sentido para la autora, América Latina plantea, no fue un es simple consumidor de ideas, sino también un generador de las mismas (Stepan; 1991, 2-3).

Stepan critica la percepción actual de la eugenesia como una pseudo-ciencia, percepción animada por su desprestigio tras las practicas del nazismo y el rechazo de la comunidad científica actual. La eugenesia fue discutida abiertamente por la comunidad

científica de aquel entonces, como a cualquier otra ciencia, médicos y reformadores sociales reevaluaron la eugenesia como un movimiento social y científico, que debía ser reconocido como tal (Stepan; 1991, 5).

Dos tendencias generales existían en la teoría eugenésica: las concepciones genéticas mendeliana, dominante en Estados Unidos, Reino Unido y Alemania, y la concepción hereditaria lamarckiana, que era una versión alternativa, moderada, y más extendida en América Latina.

En este contexto es que países como Brasil, México y Argentina son introducidos en su trabajo, debido a la influencia de en ellos de este movimiento. ¿Por qué Brasil, México y Argentina en su estudio? Brasil: por su larga tradición en ciencias biomédicas y sanitarias para el periodo, por sus preocupaciones previas sobre salud e identidad racial. Las concepciones sobre mejoras probables de la raza, mediante prácticas científicas. Argentina: Por el gran desarrollo científico, la riqueza nacional, y relativa homogeneidad del mapa racial, de aparente predominancia blanca, así como la idea de una raza nacional. México: por la búsqueda de la homogeneidad del mapa racial, la “raza cósmica”.

Su interesante visión muestra cómo la eugenesia era interpretada en los años 20s como higiene social, y su asociación con teorías neo-lamarckianas, visiones alternativas a las más populares en Europa y Estados Unidos. Y como en el contexto de América Latina, el movimiento eugenésico tuvo sus propios nombres, y variaciones sustanciales, aunque todas ellas relacionadas con el saneamiento, la higiene, lo social. Desde esta perspectiva: “Eugenics had several manifestations, particularly in the racial sphere. But as we begin to uncover the insistent association of eugenics with sanitation, social hygiene, mental hygiene, or the hygiene of reproductive cells, we begin also to understand some of features that set eugenics apart in Latin countries...But whatever the name, it meant a eugenics that liked a sanitary environment to racial health (Stepan. 1991; 84-85).

Desde esta mirada la mejora racial humana, se asocio con la herencia y el medio ambiente, compatible con las ciencias del saneamiento y los programas de higiene y mejora racial, “ public hygiene was therefore viewed as a way of rescuing the country from racial and climatic “degeneracy” (Stepan; 1991, 89), la higiene pública era por lo tanto vista como una forma de rescatar al país de la degeneración racial.

Stepan sostiene que construir la ciudad moviendo los barrios de clase media hacia distritos más saludables, estableciendo salud pública y laboratorios bacteriológicos, saneando a los pobres con vacunaciones obligatorias y otras medidas de salud pública, eran todas parte del repertorio de políticas de sanidad que habían sido adoptadas en América Latina, para los tiempos en que la eugenesia hizo su aparición. Todas estas medidas con buenas o malas intenciones, fueron poco prácticas, y no generaron mayores resultados. Uno de estos resultados fue en la sanidad, la fusión de la eugenesia con la higiene social, lo que ella denomina *eugenisación de la salud pública* (Stepan; 1991, 89).

A diferencia de lo que sucedía en Europa dadas las ramas de la eugenesia que existían, la mendeliana y neolamarckiana. Mientras los mendelianos usualmente asumían el cuidado médico y las provisiones de seguridad social que causaba que la selección natural perdiera mucha fuerza, lo que le permitía a las personas débiles y futuras generaciones sobrevivir. Jhonsons ha dicho que los eugenistas brasileños tendían a ignorar tanto la selección natural como la selección social, (quienes se casan) por el contrario los latinoamericanos generalmente enfatizaban la lucha en contra de los venenos raciales (elementos y factores que contribuyen a la degeneración de la raza, al desarrollo de enfermedades hereditarias, etc). La teoría neolamarckiana decía que había que combatir esos venenos raciales, el alcoholismo, las pobres condiciones de vida, la fatiga en el trabajo, eran asuntos de la eugenesia, precisamente porque eran causa y síntomas de enfermedades hereditarias y porque esos ciclos de causas podían ser interrumpidos por acciones médicas, sociales y morales.

Estas concepciones se articulan en nuestro trabajo en tanto entendemos que la higiene, la salubridad, el saneamiento fueron los frentes hacia donde apuntaron las políticas gubernamentales, con el fin de generar las condiciones para el progreso y el desarrollo económico de la nación. Coincidimos con Stepan en que el higienismo, los dispositivos de salud, el saneamiento fueron parte de una política social que buscaba regenerar y rescatar de la degeneración racial a la nación. Consideramos que el estado colombiano encuentra en la ciencia racial eugenésica, estrategias dominantes o biopolíticas que le permitieran combatir, modificar, regenerar, mejorar y eliminar, la contaminación biológica y cultural de sus gentes. Nos proponemos matizar desde esta visión, la idea que sostiene Stepan en

relación a los cambios que la eugenesia tuvo a lo largo de América Latina, de manera específica aportar en las variaciones de este movimiento en Colombia.

De igual manera nos interesa rastrear en nuestra investigación lo que Stepan denomina *eugenisación de la salud pública*. Esta categoría guarda relación directa con la política gubernamental que hizo de la higiene, la salubridad, el saneamiento, dispositivos de control estatal dominados por ideas de racialización de la vida. Fue a través de la salud pública que el estado desplego políticas de orden racializado, acciones que eran congruentes con la formación de estados racistas de la que nos habla Golberg. En este sentido “the racial state accordingly is the embodiment, the exemplar par excellence, of the shift in theorizing the political from institutional forms to governmentality, from politics as domain and discipline to politics as disciplinary practices embedded in the everyday” (Goldberg; 2002, 2). En relación al vínculo nacionalismo-racismo Balibar argumenta que: “El vínculo entre racismo y nacionalismo es una cuestión de articulación histórica, o lo que el mismo denomina el ciclo de reciprocidad histórica del nacionalismo y el racismo:

que es la representación temporal del dominio progresivo del sistema de los estados- nación sobre otras formaciones sociales, el racismo surge sin cesar del nacionalismo, no solo hacia el exterior sino hacia el interior. Y el nacionalismo surge del racismo en el sentido en que no aparecería como ideología de una nueva nación, si el nacionalismo oficial ante el que reacciona no fuera profundamente racista, en este sentido el racismo es un complemento del nacionalismo, ya que la mayor parte de las filosofías racistas se presentan como inversiones del tema del progreso (Wallerstein-Balibar; 1988, 140).

Una aproximación a la Eugenesia en el Caribe Colombiano

En el estudio más importante de eugenesia que se ha realizado hasta ahora en el Caribe colombiano, titulado “*Purificar la nación: eugenesia, higiene, y renovación moral-racial de la periferia del Caribe Colombiano 1900-1930*”. MacGraw describe y ofrece algunas pistas importantes sobre el proceso de eugenisación de la costa Caribe colombiano, con ejemplos muy puntuales aunque fragmentarios, concentra su interés en los aspectos de salud moral y física de las poblaciones:

En respuesta a las teorías del declive nacional, inspiradas en la eugenesia, los líderes políticos colombianos se volcaron hacia la higiene como una solución esencial. Los agentes del estado y los reformistas locales se plantearon el reto de combatir la enfermedad y promover la salud moral y física. Al acoger una serie de prácticas basadas en un lenguaje moralista, que incluían la educación social, la purificación social y el control social,

el movimiento a favor de la higiene convirtió la lucha contra la degeneración racial en un deber patriótico (Mc Graw; 2005, 64).

El autor sostiene que, la idea de adherirse a las regulaciones sanitarias internacionales, y de hacer de los puertos zonas libres de contagio de enfermedades, dado el importante tráfico comercial que se estaba experimentando, hizo que se “conformaran de programas de salud cargados con moralidad, a partir de los principios de ciencia racial de la eugenesia” (Mc Graw; 2005, 64). Al ser los puertos zonas conectadas con el mundo exterior, la imagen de los países hacia afuera, hizo de las dinámicas portuarias ejes centrales en la conexión con el sistema-mundo, lo cual implicaba todo un montaje de adecuación, infraestructura, servicios públicos, en especial medidas de salud pública, que facilitarían el progreso y modernización de los núcleos urbanos en concordancia con el avance de la “civilización”.

Esto explica que buena parte de las políticas implementadas buscaran “regenerar” los espacios y los cuerpos de las ciudades-puerto. Fue en las primeras décadas del siglo XX, que se crearon fuertes dispositivos de policía sanitaria, marítima, y terrestre, los que al lado de una infraestructura física como: hospitales de aislamiento, estaciones sanitarias, aparatos para desinfección, laboratorios bacteriológico y químico, se encargaron de hacer de la sanidad y el higienismo pilares para el control de la aparición de enfermedades contagiosas como el cólera, fiebre amarilla, viruelas, gripes, entre otras pestes, que pusieran en riesgo el tráfico comercial internacional. Los puertos carentes de estos dispositivos eran considerados insalubres, enfermizos y peligrosos para el progreso de las naciones. Fue también este el contexto de las grandes convenciones sanitarias, salvaguardas y reguladoras del tráfico comercial internacional. En ellas se definieron las directrices de una normativa sanitaria internacional que no vacilaría en prohibir la entrada, ni colocar restricciones y/o catalogar como escenarios de la barbarie a aquellas ciudades-puerto que no cumplieran con las disposiciones internacionales.

McGraw ofrece argumentos importantes acerca de la relación entre eugenesia-higiene pública-industria, aunque no encontramos una sistematización que explicita de manera detallada ¿Cuáles fueron los programas? ¿Qué políticas se aplicaron? ¿Cómo se operacionalizó, toda esta política? ya que sus ejemplos resultan muy fragmentarios del fenómeno en toda la costa. Sin embargo, sus hallazgos sugieren que:

Leyes sanitarias y de salud trazaron nuevas fronteras políticas y culturales en el país, y ahora la raza y el trabajo estaban en el centro de una salud

pública concebida a través de la moral. Al combinar ideas de mejoramiento racial, la regulación moral sobre la salud y el saneamiento de las poblaciones pobres, la higiene pública inspirada en la eugenesia hizo de los trabajadores costeños un objeto vital de los esfuerzos emprendidos para renovar la Nación colombiana (Mc Graw; 2005, 68).

McGraw reconoce que la costa Caribe fue el foco del proceso de las ideas de degeneración racial, determinismo geográfico y climas tropicales. Fue en esta región donde los discursos sobre contaminación racial se hicieron más fuertes, y en el que las políticas higienistas se concentraron, debido a las concepciones de “inestabilidad racial” atribuida por la cantidad negros que habitaban allí:

Aunque las vastas planicies del país eran focos potenciales para las enfermedades tropicales y la contaminación racial, el determinismo geográfico y el miedo a la gente negra convirtió a la región Caribe en el centro del problema del declive. Luis López de Mesa expuso este determinismo geográfico al decir que Colombia podía dividirse en dos con una línea que fuera desde Riohacha en el norte hasta Ipiales en el sur y con “la zona oriental como mestiza, y mulata la occidental”. En la mitad mulata occidental del país, especialmente en la costa del Caribe donde dominaba el “grupo ibero-afro-americano”, la “inestabilidad racial” causaba “desviación cultural”. Según esta evaluación, los costeños tenían más en común “con muchas islas del Mar Caribe” que con el resto de Colombia (Mc Graw; 2005, 67).

Estas visiones sobre la costa, devienen como hemos mostrado en páginas anteriores de importantes teorías filosófico-científicas del siglo de las luces, y se han constituido en una matriz de explicación del largo proceso de racialización del Caribe Colombiano como algunos de los estudios citados lo demuestran. Valga decir que este recorrido histórico es necesario para poder interpretar el presente racial que vivimos, el papel que el estado, y en especial el que los intelectuales juegan en estas formaciones, necesario a la hora de explicar estas formaciones raciales, como lo sostiene Balibar:

No hay racismo sin teoría(s). Sería completamente inútil preguntarse si las teorías racistas proceden de las élites o de las masas, de las clases dominantes o de las clases dominadas. Por el contrario, es evidente que están "racionalizadas" por los intelectuales. Es sumamente importante preguntarse sobre la función que desempeñan las teorizaciones del racismo culto (cuyo prototipo es la antropología evolucionista de las razas "biológicas" elaborada a finales del siglo XIX) en la cristalización de la comunidad que se crea alrededor del significante de la raza (Wallerstein-Balibar; 1988, 33).

CAPÍTULO II

UN CONTEXTO INTER-ESCALAR: LO LOCAL/REGIONAL/ NACIONAL/INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD-PUERTO DE CARTAGENA

La modernidad capitalista, proceso que tiene su arraigo en el siglo XVI, y momento a partir del cual la acumulación de capital, sustentada en la explotación, clasificación y estratificación de los seres humanos emergió como discurso-práctico. Ha prevalecido como forma de dominación hasta nuestros días. Algunos autores como Wallerstein han interpretado a este proceso, bajo la teoría del sistema-mundo, entendiendo que es por primera vez que el mundo se interconecta de manera global.

Dado su alcance histórico-mundial, este proceso se sustenta en una matriz colonial, ya que con la explotación del trabajo, la apropiación de territorios, y la clasificación de los seres humanos se estructuró la razón hegemónica de occidente, sobre las otredades (indígenas, negros, orientales, etc). En ese sentido autores como Lao sostienen que “la división desigual de la economía mundial capitalista en tres estratos (centro, semiperiferia, y periferia) que surge en el siglo 16 y de gran manera permanece hasta hoy día, se establece en base a la institucionalización de regímenes raciales de explotación de trabajo donde el trabajo asalariado se concentró en los centros occidentales y las formas más coercitivas (como la esclavitud y las servidumbres) en los espacios subalternos periféricos” (Lao-Montes, 2012, 6)

Quijano denomina a este proceso moderno/colonial, a través de la categoría de “*Colonialidad del poder*” “para significar y acentuar no solo el origen colonial pero sobre todo la continuidad de estas jerarquías de poder y formas de desigualdad y opresión (económicas, geopolíticas, epistémicas, étno-raciales, sexuales, éticas, estéticas, religiosas, lingüísticas) en la larga duración de la historia de la modernidad capitalista” (Lao-Montes; 2012, 4).

De esta manera se entiende que la colonialidad, así como la modernidad deben entenderse como un proceso surgido en el largo siglo XVI, en pleno proceso de expansión, colonización y explotación capitalista, además de ser un proceso que se extiende hasta nuestros días, y posee matrices de poder en nuestro presente. Para Lao no podemos entender “la diferenciación y estratificación de la explotación del trabajo y la apropiación

de la riqueza a nivel global sin verlo como un proceso de largo plazo de racialización de la humanidad” (Lao-Montes; 2012, 7). Este sustento es relevante para nuestra investigación en tanto entendemos que el proceso de modernización de la ciudad de Cartagena, basado en una matriz racializada, hace parte de un largo proceso de conformación de la ciudad, que desde tiempos coloniales se apoyó en la jerarquización, estratificación y diferenciación del otro. El haber sido uno de los puertos esclavistas más importantes de América, le imprimió a su sociedad un matiz racial importante que perdura hasta el presente.

Entender este contexto histórico es trascendental, ya que como sostiene Lao, “la idea misma de raza y por ende el discurso racial y los regímenes racistas son principalmente un producto histórico de la colonización de las Américas y un elemento central en constitución del sistema Atlántico como centro nodal del sistema-mundo moderno/colonial capitalista” (Lao-Montes; 2012, 7). Conocer como se han desarrollado y experimentado estos procesos de racialización en contextos y tiempos específicos es parte del desafío de nuestra investigación para el caso de Cartagena, explorar las particularidades de este proceso en espacio/tiempo situado, entendiendo que lo racial como formación social, implica una diferenciación de escalas espaciales.

En relación a lo anterior comprendemos que los procesos raciales y racistas, no son únicos, unívocos, ni estáticos, están sujetos a los vaivenes de su propio tiempo, tienen sus propias marcas de acuerdo al contexto espacio-temporal en que se desarrollan, como lo indica Balibar “Estas distinciones no sirven tanto para clasificar tipos de comportamiento o estructuras idealmente puros como para identificar trayectorias históricas. Su pertinencia relativa nos conduce a la sensata conclusión de que no existe *un* racismo invariable, sino *unos* racismos que forman un espectro abierto de situaciones” (Wallerstein-Balibar, 1988; 67).

Sobre los procesos de racialización en Colombia, una interesante bibliografía surgida en el contexto de la declaratoria de estado multicultural y pluricultural de la constitución del 1991, ha venido a resignificar las nociones étnico-raciales y la manera como se han abordado estos temas en el país. Una creciente literatura de variadas disciplinas han venido a destacar no solo aportes, de las llamadas “minorías” étnicas en el país; sino que además ha complejizado los procesos de racialización en el país, en la medida en que ha desmantelado las nociones de democracia racial imperantes y dominantes por largos años

en nuestra historiografía. Nociones que han escondido la trascendencia que lo racial juega en el desarrollo de nuestra historia. Algunos de estos estudios han centrado su interés en el papel que jugaron los sectores negros y mulatos en los procesos de independencia del país, (Munera, 1998) (Conde, 2009), así como a desmitificar la idea de una comunidad imaginada, bajo el discurso del mestizaje, entendiendo que el país como unidad política nunca existió.

Aunque las direcciones y aportes sobre estos procesos, los conocemos mejor para el siglo XIX, las continuidades y rupturas que desempeña lo racial en el siglo XX, han sido menos exploradas.

En este sentido nos interesa indagar como estos procesos históricos de racialización, operan en el caso colombiano en el periodo entre 1900 y 1930, y de manera específica como se aplican en el proceso de modernización de la ciudad-puerto de Cartagena.

A pesar de que el comienzo del siglo arrancó en medio de un panorama político convulsionado, debido a las consecuencias de la Guerra de los Mil Días (guerra civil entre liberales y conservadores, una de las más largas del país, la cual sirvió de contexto para la posterior pérdida de Panamá), lo cual que trajo consigo el descrédito mundial del país, y la elevación de los costos de vida. Ante la devastación y crisis que sobrevino después de la guerra, el gobierno nacional apunto al resurgimiento del país, en todos sus frentes (económico, político, social). En especial recuperar y consolidar la idea de un estado-nacional, proceso que se había visto amenazado por lo ocurrido con Panamá.

En materia económica, las elites andinas encontraron en el café el producto ideal para consolidar el desarrollo económico. Aunque sujeto a los cambios y fluctuaciones del mercado internacional, el café se convirtió en el principal producto de exportación, seguido del banano, la flores, entre otros.

Este proceso de crecimiento, ocurrió en el marco de lo que en Latinoamérica se ha dado en llamar, “Boom de las exportaciones”. Periodo caracterizado por la amplia demanda de sus productos agrícolas, y materias primas, y como mecanismo de inserción a la economía global. (Henderson, 2006) (Safford, Palacios 2005). La “Colombia cafetera” como Palacios y Safford han denominado el lapso de tiempo comprendido entre 1903-1946, dado, que fue durante este periodo que el país “pudo integrarse plenamente al mercado mundial en cuanto se consolidó la economía cafetera” (Safford, Palacios 2005).

Los estudios más importantes sobre este periodo indican que durante estas primeras décadas del siglo XX, las exportaciones del país habían aumentado en gran medida por el café, situación que convirtió a Colombia en el segundo productor del grano, después de Brasil (Bushnell, 2007; 245) (Kalmanovitz, 1988). Las divisas que generó la exportación del café, permitieron la acumulación de capital, y consiguieron la industrialización en ciertas ciudades del país, especialmente Medellín, expansión que se debió en buena medida a lo que se conoce en el país como la colonización antioqueña. Debido a que fue sobre esta zona donde se concentró la producción cafetera del país.

A pesar de los esfuerzos que las elites regionales de finales del siglo XIX habían hecho por montar pequeñas fábricas, fue solo hasta principios del siglo XX, que este proceso tomó forma en el país. Las industrias que más se destacaron, en este período, fueron las del sector textil, tejidos Obregón y Coltejer, que tuvieron su fundación en este momento. Igualmente existieron otras industrias encargadas de la fabricación de bebidas y otros productos de consumo ligero: bebidas, fósforos, jabones, etc. (Tovar, 1989, 5-10).

Las iniciativas modernizadoras de la ciudad-puerto de Cartagena, a finales del siglo XIX e inicios del XX. La construcción del “mito modernizador”

El tránsito del siglo XIX al XX, ha sido uno de los periodos más estudiados por la historiografía presente de Cartagena. Varias razones explican el interés en este importante tránsito en la historia de la ciudad. Una de las razones de mayor relevancia tiene que ver con que se ha identificado este momento de la ciudad, como un “renacer” de la misma. (Lemaitre; 1983) (Casas; 1996) (Calvo-Meisel, 2000) (Samudio; 2002). El peso que el siglo XIX tuvo para la historia de la ciudad, así como para la nación, revela en buena parte este carácter. Esta importancia tiene que ver con el papel que la ciudad jugó en las guerras de independencia.

La pérdida de una considerable parte de su población ha sido uno de los factores de mayor peso, y aunque todavía no existe un consenso en relación al descalabro poblacional, sabemos que el sitio de Pablo Morillo, que condenó a la ciudad por 105 días, fue uno de sus mayores agravantes. Para esta historiografía, en este evento la ciudad perdió no solo buena parte de población, sino también un número importante de la elite política de la ciudad (Calvo; 2002) (Ripoll; 2007). A este hecho se sumaron las continuas epidemias de viruela, cólera, sarampión, entre otras, que fueron permanentes durante este siglo. Y no menos

importante los conflictos políticos-regionales de Cartagena, con sus puertos vecinos de Barranquilla y Santa Marta, y a su vez con Bogotá. La pérdida de su privilegiada condición comercial y portuaria durante estas décadas, al dejar de ser el principal puerto del país, y competir con sus puertos vecinos, vino a sumarse a la ya delicada situación, en palabras de Solano “el escaso desarrollo de las instalaciones portuarias en Cartagena se debió a que durante varios decenios del siglo XIX la vida de esta ciudad estuvo marcada por una fuerte decadencia en todos los órdenes, al tiempo que tuvo que afrontar la competencia de Santa Marta (1840 a 1870) y después de Barranquilla (de 1870 en adelante), puertos conectados más fácilmente con el río Magdalena, y en consecuencia preferidos por el comercio nacional” (Solano, 2001, 10).

Le Moyne¹, un destacado diplomático, dibujante y escritor francés que llegó al país en 1828, ha dejado para la ciudad uno de las descripciones más asombrosas sobre el estado decadente de la ciudad:

Cartagena, que en su época de esplendor contaba con cerca de 30 mil almas, no tiene hoy más de 10.000... A mis pies la ciudad que ostento con orgullo su nombre de reina de las indias y cuya escasa animación se desvanece sin que hasta mi llegara si quiera el eco, me pareció, con la masa oscura de sus, edificios deteriorados, rodeadas de murallas en ruinas, un viejo león herido que espera la muerte; mas allá la mirada se cierce sobre esa vasta rada que antaño surcaron tantas armadas poderosas y que hoy, desierta, no conserva más que su aderezo de islotes verdeantes... En el puerto, hoy a medio cegar, se veían unas cuantas goletas y canoas miserables que habían reemplazado a los buques de alto bordo de antaño, cuando transportaban tan ricos cargamentos (Deavila y Guerrero; 2011, 162-165).

Estos años de crisis, como bien lo narran dos de los personajes políticos, y cronistas más importantes de la época. Quienes describen una ciudad que había perdido no solo sus privilegios económicos, sino también su centralidad urbana:

Allá por los años de 1860 y posteriores, pasó esta ciudad por una crisis terrible: el comercio languidecía; la población mermaba cada día porque los habitantes tenían que ir a otra parte, en donde pudieran ganar la subsistencia que no les era fácil conseguir en su ciudad natal; abundan las casas

¹ Sus relatos se publicaron por primera vez hacia 1880 con el título “Voyages et séjours dans l’Amérique du Sud la Nouvelle Grenade, Santiago de Cuba, la Jamaïque et l’isthme de Panama”, del cual luego la Biblioteca de la Cultura Colombiana, extrajo la parte de Colombia y publicó bajo el título “Viajes y estancias en Nueva Granada” del cual nosotros extrajimos la parte que dedica a Cartagena, y han sido recogidas en la compilación de viajeros. Deavila, Orlando, Guerrero Lorena. *Cartagena vista por los viajeros. Siglo XVII-XX*. Biblioteca del Bicentenario de la Independencia, Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe- Alcaldía mayor de Cartagena-Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, 2011.

arruinadas, aún en el centro de la población; los barrios de Getsemaní y San Diego estaban en mayor parte reducidos a escombros, así como casi todo los edificios públicos: en una palabra, Cartagena presentaba el aspecto de una población en completa decadencia y próxima a la muerte (Urueta, Piñeres, 1912, 36).

En este contexto a Cartagena se le conoce por experimentar una de las crisis más importantes de su historia. Raúl Román, en una tesis innovadora plantea recientemente que la crisis tiene una explicación mucho más compleja, anclada en el contexto del proceso de formación de la nación. Si bien, la hecatombe poblacional y las explicaciones económicas han sido elementos importantes, esto no ha permitido que se examinen las relaciones conflictivas entre los intereses de las elites locales de las diferentes regiones del país (Román; 2010). De acuerdo con Román “buena parte del declive económico que se prolongó en el puerto de Cartagena hasta principios del siglo XX, fue resultado del fracaso de los principales proyectos empresariales y comerciales ligados a restablecer el puerto, ya que encontraron una fuerte oposición tanto en la política económica del gobierno central, que favorecía los intereses económicos de los productores bogotanos, como en los intereses de un grupo de comerciantes de aquella capital” (Román; 2010) (Román-Vidal; 2011).

Esta hipótesis resulta muy sugerente para los fines de nuestro trabajo, en tanto intenta dar respuesta a las vicisitudes que experimentó la modernización de la ciudad-puerto en las primeras décadas. Como lo demostramos a lo largo del texto, esto tuvo mucho que ver con las visiones, intereses, y poderes que se tenían a uno y otro lado de las elites económicas y políticas de los Andes, y las de Cartagena. Encontramos aquí una continuidad histórica de los enfrentamientos sostenidos entre estas dos capitales desde el largo siglo XIX, en pleno proceso de formación y consolidación del Estado-Nación.

Dos tendencias historiográficas identificamos en este proceso. La primera que hemos denominado la del “mito de la modernización”. Ha interpretado el cambio que empezó a vivir la ciudad en su desarrollo urbano, bajo la notable influencia del líder político, conservador, Rafael Núñez oriundo de Cartagena. Quien llegó a la presidencia de la República en 1880. Bajo su mandato se gestionaron las obras que hablan del “despertar” de la ciudad.

Dichas transformaciones que experimentó la ciudad en las últimas décadas del siglo XIX, han sido definidas por esta historiografía, en buena medida gracias al impulso de Núñez. Entre estas obras se destacan: la inauguración del ferrocarril Cartagena-Calamar en

1891, el cual mermo los problemas en el transporte de mercancías, la reapertura del canal de dique una de las vías más importante a través de la cual Cartagena introducía mercancías hacia el interior del país. El canal presentaba problemas de obstrucción por los continuos bancos de arena que dificultaban el tránsito por él, mas con el impulso modernizador el canal experimento durante estos años un dinamismo importante. De igual manera la construcción del Muelle de la Machina en 1893, fueron obras que vinieron a dar un aliento económico a la ciudad (Lemaitre, 1983) (Urueta y Piñeres; 1912) (Bossa; 1967; 1969) (Samudio; 2002) (Meisel: 2000).

Imagen 1: Estación de Ferrocarril



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena (s/f).

Se sumaron a este conjunto de obras de desarrollo urbano, aquellas dirigidas a fomentar el embellecimiento de la ciudad como la construcción del Parque Fernández Madrid 1889, el Paseo de los Mártires 1873, la pavimentación de las principales calles. Contribuyeron con este “renacer” también, la dotación de servicios públicos como la construcción del alumbrado eléctrico en 1881, la construcción del acueducto de Matute, el mercado público en 1905. Pero como lo hemos sostenido en otros trabajos, este impulso progresista fue limitado, fragmentario e inconcluso, dada la incapacidad de las autoridades para sostener y ampliar la demanda de estos servicios ante el crecimiento de la población (Guerrero; 2008).

Con la expansión de la ciudad por fuera del cordón amurallado, el problema de los servicios públicos, se convirtió en una de las constantes trabas de la ciudad, en su proceso

de modernización. El problema de dotar a la ciudad del servicio permanente de agua como lo ha sostenido Casas, “no era una cuestión simplemente empresarial. La cuestión fundamental a resolver eran las fuentes de agua para Cartagena que seguía siendo desde su fundación una ciudad sin agua” (Casas; 1996). La dificultad en el abastecimiento de agua para la ciudad, fue hasta las postrimerías de los años 20s un tema central de la ciudad toda, y una de las principales trabas en la renovación del puerto.

Otro hito destacado por esta historiografía durante las primeras décadas del siglo XX, fue la celebración del Centenario de la Independencia de la ciudad. Buena parte de parte de las obras proyectadas para conmemorar los cien años de vida independiente, buscaban brindarle a la ciudad un aire moderno, como indicador de los avances conseguidos en 100 años de vida republicana. Figuran entre las obras proyectadas, el Parque Centenario, Teatro Municipal, Monumento a la Bandera, la estatua a la libertad y el obelisco a la independencia. “Con la construcción de estas obras se pretendía, además de representar una imagen urbana al desarrollo y al progreso, construir una red de monumentos que contribuyeran a forjar una memoria histórica y política representativa de los sectores hegemónicos de la ciudad, para de esta manera reforzar la idea de que la fundación de la república, había sido un acto realizado por estos sectores sociales” (Román-Guerrero; 2011, 118).

Imagen 2: Parque del Centenario



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena (s/f).

Esta historiografía, ha puesto énfasis en la evolución económica de la ciudad en el periodo señalado, en especial en la recuperación del puerto y del comercio exterior, como elementos centrales del despegue de la ciudad, defendiendo la tesis de que a finales del siglo XIX e inicios del XX, la ciudad experimento un proceso de recuperación que la llevo a una modernización de la vida urbana. Sin embargo, esta historiografía no ha dimensionado que las marcas de esta recuperación no se limitan a una explicación solo de tipo material y económico, que entendemos fue limitada e inconclusa; y que por lo tanto no alcanzan a dar una explicación completa de una realidad mucho más compleja, en la que participan diversos sectores de la ciudad, así como tampoco ha logrado dimensionar los contornos raciales que están insertos en el proceso de modernización planteado.

Dentro de la segunda corriente historiográfica, se destacan los trabajos que han cuestionado y complejizado esta modernización. En especial, estos trabajos desmitifican los valores que la historiografía tradicional ha asignado a la población. Su interés ha estado centrado en mostrar los cambios y las visiones de los sectores populares de la ciudad en las transformaciones que esta experimentaba. Estos trabajos han develado la participación y las visiones de estos sectores, en el complejo proceso de “construir una ciudad moderna”. (Solano, 2001, 10) (Ortiz; 2001) (Román: 2001; 2011). La tesis del profesor Román nos resulta muy inspiradora, en tanto sosteniente que el proyecto de desarrollo portuario de la ciudad, debe leerse no solo a partir de las circunstancias económicas del siglo XIX, sino en el contexto de formación del Estado nación, y de las relaciones conflictivas entre los intereses de las elites locales de las diferentes regiones (Román; 2010, 362). Esta explicación nos ayuda entender los diferentes intereses locales y regionales que atraviesan estas iniciativas modernizadoras.

En este ambiente de progreso, el impulso de un sin número de obras de modernización en todo el territorio nacional, que apuntaban entre otras cosas, al fortalecimiento de una infraestructura física diseñada para interconectar el aparato extractivo del interior del país con los puertos sobre las costas Caribe y Pacífica colombiana, adquieren una preponderancia. No obstante, las pugnas entre las elites locales de estas ciudades con el centro andino, fueron recurrentes durante estos años, las elites costeñas alegaban que se daba especial prioridad a las obras que permitirían conectar el interior andino con el puerto de Buenaventura, mucho más cerca de las capitales centrales,

y de los núcleos productores del café. En el centro de estas obras, se observan unos conflictos regionales importantes. Para las elites locales de Cartagena, las políticas de modernización y las obras de desarrollo estaban desconociendo algunos intereses de la ciudad. Desde donde se reclamaban mejoras e infraestructura para sus puertos.

En este panorama la discusión sobre la modernización de los puertos colombianos fue central, ya que los convertía en la medula del proceso de crecimiento económico del país. Pero las condiciones físicas de estos, no eran las mejores, Cartagena y Barranquilla desde finales del siglo XIX, venían en disputa por el tráfico comercial a través del río Magdalena principal arteria, por donde bajaba la carga comercial al interior del país. El trabajo que mejor ha explicado la relevancia y relación entre los medios de transporte y el modelo agro exportador, así como las disputas que esto género entre los sectores dirigentes y las elites económicas de los puertos del Caribe colombiano, por el tráfico del comercio internacional ha sido la tesis doctoral de Theodore Nichols. En este trabajo Nichols, de manera excepcional reconstruye el proceso de transformación y recuperación de los principales puertos del Caribe colombiano en el transito del siglo XIX al XX, las vicisitudes e implicaciones económicas no solo para la región, sino para el país, ante el nuevo panorama económico internacional.

Sin embargo su explicación de corte muy económico, deja por fuera aspectos en los que nos interesa contribuir en esta trabajo. Nuestra explicación, si bien se sustenta en el contexto político/económico de la internacionalización de la economía, a través del sometimiento de los países latinoamericanos como productores de materias primas, y de su inserción en los circuitos internacionales, contexto bajo el cual la modernización de los puertos resulta central, intenta ir más allá al tratar de hacer una lectura con implicaciones humanas.

La tesis genérica sobre la ciudad y la región en las primeras décadas del siglo XX, también podemos encontrarla en las publicaciones que el Centro de Estudios Económicos Regionales (Ceer) Cartagena, organismo del Banco de la Republica, en una sus publicaciones más importantes nos habla de “el rezago de la costa Caribe”. El título de la publicación resulta llamativo, en ella los autores se preguntan *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?* De acuerdo con los autores, el rezago de la región se encuentra en los efectos macroeconómicos de la expansión cafetera en las primeras décadas del siglo

pasado, lo cual tuvo como efecto restarle competitividad a las exportaciones diferentes al café. De manera que la costa especializada en un sector con limitaciones estructurales como el ganado, el cual estaba dirigido a un mercado interno, hizo que el sector exportador de la región fracasara, y que a su vez la región tuviera muy pocas condiciones para competir con otras secciones del país. En este sentido, al no contar con un producto primario que exportar, es decir, al tener una participación muy baja en las exportaciones nacionales, la región experimento un rezago económico importante frente a los Andes (Meisel; 2009, 170). De igual modo los autores indican que otro factor que influyo en el rezago de la región en estas primeras décadas del siglo XX, fueron las inversiones que se realizaron a partir de la década del 20, en ferrocarriles y carreteras, las cuales beneficiaron principalmente a la zona andina del país, situación que vino a perjudicar el desempeño de la economía costeña (Meisel; 2009, 170).

Esta tesis nos resulta provocadora en la medida en que si bien explica desde una perspectiva económica, la matriz de dominación/hegemónica andinocéntrica como un contexto de análisis relevante para nuestro estudio, desde una visión económica el autor utiliza cifras, índices, relaciones numéricas que le permiten indicar como se favoreció la construcción de infraestructuras que permitieran interconectar las áreas de producción andina con el puerto de Buenaventura.

Sin embargo, Meisel no explica cómo se relacionan estas matrices con los discursos étnico-raciales, y la imagen que estos discursos construyen de las costas como lugares periféricos, a los que hay que llevar el control estatal, así como la recepción que estos discursos tienen al interior de las elites locales. Trabajos como el de Flórez, van a más allá de esta matriz económica y sugieren tesis complementarias, en las que las representaciones “raciales, geográficas y climáticas” se convierten en explicaciones importantes para entender en parte el rezago de la ciudad:

dentro de las múltiples representaciones negativas que se construyeron sobre el Caribe colombiano, en el contexto del debate de la degeneración de las razas en la primera mitad del siglo XX, la imposibilidad de encontrar actitudes civilizadas en las regiones por el poder deletéreo del clima del trópico, el poco avance del proceso de mestización en esta zona del país, y el peligro que representaba la “africanización” de esta región para la consolidación de la unidad nacional, fueron tres de las imágenes más importantes, no solo por los marcadas manifestaciones racistas subyacentes en las mismas sino por las lógicas de auto-percepción que este conjunto de invenciones generaron al interior de las élites del Caribe

colombiano, en especial la de Cartagena, que por su mayoritaria población negra y mulata tendió tanto a reproducir como a redefinir estos discursos, en un intento por demostrar los rastros de cultura y civilización que las caracterizaba, y los pasos que estaban dando para avanzar hacia la consolidación de estos importantes aspectos(Flórez; 2008, 9).

Otro de los temas constantemente citados por la historiografía local ha sido el de la construcción del canal de Panamá y su relevancia para la región, así como las políticas internacionales de salubridad portuaria, como una temática central dentro de la internacionalización del comercio. La cual ha destacado la importancia de la contratación de la firma inglesa Pearson & Son, en el proceso de saneamiento de la ciudad de Cartagena (Casas, 1996) (Lemaitre, 1983). No obstante, no se han estudiado a profundidad los discursos de racialización que operan al interior de estos procesos, es necesario revisar como detrás de la política modernizadora opera un sustento racista.

Sabemos que la compañía Pearson & Son, con amplia experiencia en trabajos de ingeniería en especial en México (Garner; 2005,9). Se comprometía en el contrato firmado con el gobierno nacional a llevar a cabo los siguientes estudios: i) un canal de acceso marítimo al puerto, la excavación y ensanche de Bocachica, ii) señalización y dragado para el bajo Salmedina, iii) el estudio de un puerto interior de anclaje de 2000 metros de largo, por 700 de ancho, iv) el proyecto de una estación sanitaria, v) presupuesto de un remolcador para auxiliar a los buques en caso de accidente, vi) planos y presupuestos de los edificios de aduana en lo concerniente al puerto, vii) planos de la ciudad en donde se indicaran un sistema de cloacas, alcantarillas, estudio de la pavimentación de la ciudad, de alumbrado eléctrico, las obras de defensa de la playa del Cabrero, viii) un estudio de saneamiento de la ciudad y planos con modificaciones para el embellecimiento de la ciudad, así como la demolición parcial de una parte de las murallas, ix) la reubicación de los barrios de pescadores apostados sobre la muralla, entre otras disposiciones que contribuirían a sanear la ciudad (Diario Oficial, Bogotá, Junio 23 de 1914).

Imagen 3: Plano del sistema de cloacas proyectado por la Pearson & Son



Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango (s/f).

Estos trabajos se hicieron indispensables en un momento en que la política sanitaria internacional, estaba emparentada con la visión modernizadora de la ciudad. En este contexto se crearon importantes dispositivos de policía sanitaria, marítima, y terrestre, los que a su vez debían contar con hospitales de aislamiento, estaciones sanitarias, aparatos para desinfección, laboratorios bacteriológico y químico, encargados de notificar, y controlar la aparición de enfermedades contagiosas como el cólera, fiebre amarilla, viruelas, gripes, entre otras pestes, que pusieran en riesgo el tráfico comercial internacional. Los puertos carentes de estos dispositivos no tardarían en ser considerados insalubres, enfermizos y peligrosos para el progreso de las naciones. Fue también este el contexto de importantes convenciones sanitarias, salvaguardas y reguladoras de las relaciones comerciales y la salud. En estos encuentros internacionales se definieron los criterios de la política sanitaria mundial.

Bajo estas premisas la implementación de obras de infraestructura como: estaciones sanitaria, policía sanitaria, laboratorios, edificios de aduana, constituían elementos centrales en la modernización de las ciudades-puerto. Las cuales no podrían explicarse sino en relación con la nueva lógica higienista internacional.

Lo racial en Colombia. Nuevas visiones

Las explicaciones económicas, políticas y raciales son para esta propuesta ejes esenciales para entender los avances y retrocesos, así como la matriz hegemónica, andino-céntrica, y étnico-racial que se observa en modernización de la ciudad- puerto de Cartagena durante estas centurias.

Trabajos recientes han intentado estudiar el mundo portuario, a través de la dinámica cotidiana de la vida de los trabajadores en el puerto, de sus resistencias y comportamientos. Al entender el puerto como un espacio polifuncional, donde emergen las más variadas actividades humanas (centro de acopio, movilización de mercaderías, sitio de trabajo, plaza de mercado, espacio de ocio, lugar de transgresión, diversión y espacio público) se amplía el espectro de este importante espacio de la ciudad. Esta visión nos resulta interesante en la medida en que incluye a los sujetos y sus dinámicas en el puerto, y se aparta de una historiografía que ha estudiado el puerto como una especie de apéndice de las economías del interior, desde la cual los puertos son simplemente sitios orilleros para la carga y descarga de mercaderías (Solano, 2003).

En este orden de ideas Mac Graw, Munera y Flórez, han sostenido que la historiografía no ha examinado aun, las dinámicas raciales y regionales que se presentan en el marco de los procesos de modernización y desarrollo urbano de la ciudad, ya que las elites nacionales veían en la posición geográfica y en las políticas hacia la costa Caribe a una periferia, que requería por lo tanto un gobierno especial impuesto por el estado central (Flórez, 2010) (McGraw, 2007) (Munera, 2010).

Flórez, en uno de los pocos estudios del periodo, y poniendo énfasis en la importancia de lo racial en las primeras centurias del siglo XX, señala que, “con igual o quizás más intensidad, durante la primera mitad del siglo en mención las nociones y valoraciones raciales estuvieron a la orden del día en ese intento de recrear y consolidar un imaginario nacional mucho más sólido, pues el ejercicio de repensar la nación se hizo teniendo como telón de fondo uno de los debates más importante en las primeras décadas del siglo XX: el debate de la degeneración de las razas” (Flórez; 2008, 3).

En este sentido el marco contextual de los debates sobre la degeneración racial, se inscriben dentro de un proceso de consolidación de discursos de nación, que fundamentados en la geografía, la estadística, la medicina, sirvieron como sustento para

legitimar un orden racial, que suscribía a unos como superiores y aptos para el desarrollo, y los otros como inferiores, y como una amenaza para el progreso. La articulación de estas formas de dominación y opresión inscritas en la colonialidad, a decir de Lao:

La mentalidad racista y los procesos de clasificación y estratificación racial que constituyeron los regímenes racistas que son claves en las constelaciones de poder, las categorías de identidad y alteridad, y las instituciones principales de la modernidad/ colonialidad (estado, corporaciones, universidades, familia nuclear, territorio, espacios culturales); se configuraron y articularon en relación a una lógica Eurocéntrica de supremacía blanca donde el hombre blanco se asume como equivalente universal de racionalidad, belleza, ética y buen gobierno (Lao; 2012; 13).

McGraw nos ofrece pistas importantes para tratar de entender cómo se recepcionaron y discutieron las ideas eugenésicas en el país, indicando que:

Una de las más tempranas e influyentes proclamas del nuevo pensamiento eugenésico fue el tratado “Algunos signos de degeneración colectiva en Colombia y en los países similares” del doctor conservador Miguel Jiménez López. Jiménez López formulo sus ideas durante sus conferencias de psiquiatría en la Universidad Nacional en Bogotá; luego presento un documento que causó gran controversia en la conferencia médica de 1918 en Cartagena, el cual fue publicado finalmente en 1920 bajo el título *Nuestras razas decaen* (1920) (McGraw, 2007, 65).

Comprender en su amplitud el papel de los discursos político- intelectuales resultan indicadores fundamentales para explicar las particularidades de las ideas eugenésicas en el caso colombiano. En especial por el poder que se les confirió a los académicos y científicos sociales en el destino de la política sobre las otredades de la nación, quienes dotados de los conocimientos o biopoderes necesarios tenían la palabra para emitir y dictaminar las políticas de la regeneración de los espacios y sus gentes, ya que “Al crear el marco de una nueva ideología racial, las elites colombianas que acogían el nuevo pensamiento eugenésico se daban a sí mismas la autoridad de líderes mutuas de la Nación. La ciencia racial concentraba nuevos recursos intelectuales entre un pequeño círculo de doctores y científicos sociales, quienes los usaban para proyectarse con sus evaluaciones sobre los grupos sociales subordinados y sobre las poblaciones de la periferia nacional” (McGraw, 2007, 66).

Sin embargo, aunque el trabajo de McGraw explora una temática antes desatendida por la historiografía, su trabajo nuestra una panorámica muy general del fenómeno de la eugenesia en la región Caribe. Nuestro interés es contribuir con las especificidades y

particularidades de este fenómeno en la ciudad de Cartagena, y su relación en un marco de explicación de orden regional y nacional.

Otro trabajo, que se inscribe dentro de esta línea de análisis, es el realizado por la historiadora Ángela Agudelo, titulado: “*Regenerar e higienizar. El papel desempeñado por la mujer y la niñez en Barranquilla, 1900-1945*”. En esta investigación Agudelo rastrea como la mujer jugó un rol importante en el fortalecimiento de la eugenesia, en tanto que era ella la encargada de ejercer y enseñar las normas de higiene necesarias para el buen desarrollo del infante. Los discursos eugenésicos, argumenta la autora, lograron permear las concepciones de que la niñez era la primera etapa a modificar a fin de lograr el desarrollo de un ciudadano apto para el progreso de la nación.

CAPÍTULO III:

LEGISLACIÓN Y POLÍTICA SANITARIA SOBRE LAS CIUDADES-PUERTO EN COLOMBIA: UNA VISIÓN RACISTA Y EUGENÉSICA

Hemos trazado en el capítulo anterior la ruta conceptual y contextual que guía nuestro trabajo, con el objetivo de entender no solo las dimensiones locales del objeto de estudio; sino además ubicarlo dentro de un marco explicativo mayor, con el fin de dar cuenta de un proceso mucho más amplio y complejo. Luego de trazar el horizonte conceptual-explicativo de las categorías de análisis. En este apartado me referiré a la manera en como operaron los discursos de eugenesia y biopolítica en la modernización de la ciudad puerto de Cartagena, nos acercaremos de manera concreta al “gobierno del estado” expresado en la legislación, discursos, tecnologías, que diseñó e implementó el estado colombiano para modernizar las ciudades-puerto.

En un trabajo relativamente reciente, publicado en 2011 por la Universidad del Rosario, se encuentran varias propuestas de abordaje y análisis planteados por la profesora Catalina Muñoz. En el estudio introductorio de la compilación realizada por ella, del texto *“Los problemas de la raza en Colombia. Más allá del problema racial: el determinismo geográfico y las “dolencias sociales”* (Muñoz; 2011, 406). Encontramos que además de tener el merito de compilar las conferencias de los más destacados médicos e intelectuales de inicios del siglo pasado, se encarga de contextualizar esta producción académica centrada en el tema del debate de la degeneración de las razas en Colombia. Al tiempo que realiza un balance de la producción bibliográfica en el país, partiendo de este importante texto (Muñoz; 2011, 406).

Lo que resulta más interesante para los fines de esta reflexión son algunas propuestas de abordaje que plantea Muñoz para futuros trabajos que utilicen esta importante fuente documental. En el Muñoz destaca temáticas como: la construcción de nación y ciudadanía, su articulación con la raza, y con la construcción del espacio y el género (Muñoz; 2011,12). De estos abordajes coincidimos con la profesora Muñoz en la importancia de articular la noción de raza y la construcción del espacio, tema sobre el cual nos interesa mostrar algunas pistas que hemos venido articulando en este nuestro trabajo.

Interesada en explicar qué relación tuvieron estos discursos sobre la degeneración de la raza y los procesos de modernización de las ciudades-puerto en Colombia, que como Cartagena, fueron epicentro de importantes medidas y eventos centrados en estos discursos.

En esta línea de análisis nos interesa rastrear de qué forma fueron aplicadas estas propuestas biopolíticas y eugénicas, si la legislación de estos años influenciada por todos estos debates, de los cuales hicieron parte figuras intelectuales e incluso miembros del gobierno de la época, tuvo un efecto sobre estos espacios y sus gentes. Además busco indagar en qué medida estos mecanismos facilitaron que algunos dispositivos fueran diseñados para adelantar el proyecto modernizador en la ciudad, y cuáles fueron sus matices. Sostenemos que el discurso higiénico- sanitario, influenciado por la ideología eugenésica con mayor o menor fuerza que en algunas otras regiones del continente, fue especialmente central para las ciudades puerto que como Cartagena, eran centros de vital importancia en los destinos del país en materia económica y cultural.

La necesidad de las elites andinas de mostrarnos como un país ajustado a las convenciones y normativas de orden internacional en materia de salud e higiene, fue trascendental para presentarnos al mundo, no solo como una nación civilizada, sino además como apta para responder a los designios del comercio mundial capitalista. “La civilización, y con ella el comercio universal, exigen cada día con más urgencia que las naciones atiendan al saneamiento efectivo de los lugares que le sirven para sus comunicaciones y tratos internacionales, y puede hoy decirse que el cumplimiento de este deber es una condición indispensable para las relaciones de los pueblos entre sí” (BNC, Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915, 48).

La modernización de los centros portuarios no puede entenderse solo como una necesidad local, desconectada de los procesos de la economía mundial, ni solo como un anhelo de los sectores dirigentes de la ciudad. La modernización de los puertos en Colombia, debemos entenderlos dentro de la coyuntura del capitalismo mundial, en el que las ciudades-puerto constituyen una matriz fundamental para los procesos de acumulación capitalista. Al ser estas, zonas estratégicas para el comercio internacional, se hace necesario adecuarlos a las nuevas demandas del sistema económico por un lado, y por otro inscribirlos dentro de la matriz de “civilización” occidental. Aquí la noción de *movilidad*, y *semántica del progreso* de Castro-Gómez es interesante. Ya que como lo indica este autor

el capitalismo funciona con el estímulo constante del movimiento, en el que moverse significa romper códigos. En este sentido las ciudades-puerto expresan por su naturaleza estas condiciones, por lo tanto lo que se buscaba era justamente crear las condiciones para esa *ontología del movimiento* (Castro-Gómez; 2009, 13- 14).

En este contexto los mecanismos de la gubernamentalidad, y el discurso científico, y eugenético vienen a trabajar y crear las condiciones para un mejor funcionamiento de la sociedad en favor del capital, exacerbando los procesos de diferenciación socio-racial, y regional. En palabras de Armus “La Ciudad del Porvenir es una utopía del capitalismo mejorado organizada en torno de una supuesta regeneración física y moral de la raza, de la gestación de un paradigma del trabajador responsable, de la marginación de lo indeseado, por patológico o improductivo” (Armus; 1993, 594). Solo bajo esta lógica, entenderemos el papel que cumplían las campañas sanitarias emprendidas por la Fundación Rockefeller en las décadas de los 20s y 30s de siglo XX en buena parte de América Latina. En palabras de Santiago Castro “el capitalismo no se reproduce únicamente gracias a los imperativos de orden geopolítico, sino que además de ellos – y como su condición de posibilidad – requiere el concurso de una serie de dispositivos y ensamblajes que recorren todo el cuerpo social y que coadyuvan a la reproducción de unas subjetividades sin las cuales el capitalismo no podría existir” (Castro-Gómez; 2009, 11).

En este apartado mostraremos el contexto nacional, en el que la gubernamentalidad y el discurso de la eugenesia se cruzaron para generar los dispositivos necesarios de higiene, y la legislación que permitiría reformar las condiciones de los centros portuarios en el país. Si bien el proceso de modernización no es asunto solo de las ciudades-puerto, queremos diferenciar las especificidades que implicaba la modernización de esta tipología de ciudades. En este proceso jugaron un papel central destacados intelectuales, médicos, ingenieros, higienistas y políticos, quienes de alguna forma monopolizaron el que hacer de lo urbano, hasta entonces eran ellos los encargados de los asuntos de la ciudad y de la organización espacial.

La influencia biopolítica y eugenésica en la modernización de las ciudades-puerto en Colombia

Las primeras décadas del siglo XX colombiano, han sido consideradas por nuestra historiografía como un periodo de importantes transformaciones, por un lado la idea de

convertirnos en una nación moderna y civilizada, y al mismo tiempo consolidar el proyecto de estado-nación, fueron las premisas con que se pensaba el país. Si algo había caracterizado a la nación colombiana hasta entonces, era la fragmentación social y regional, las rencillas bipartidistas, así como el predominio de relaciones sustentadas en el trinomio geografía-raza-nación (Munera, 2010).

En el marco de este ideario de civilización, de corte andinocéntrico (entendido este como el predominio político-económico y cultural de la elite andina sobre las regiones del país), derivó en uno de los grandes debates de estas décadas: *el debate de la degeneración de las razas*². Esta discusión generó un ambiente intelectual y político de gran importancia, dado que en él participaron los más destacados médicos e intelectuales de la época, quienes de alguna manera tenían en sus manos la labor reformista que permitiera el tránsito hacia el progreso.

En medio del debate de cómo hacernos una nación civilizada y progresista, es que la discusión racial influenciada por la eugenesia cobra un papel importante, en particular para la región Caribe, la cual era vista como zona no apta para el progreso y civilización. Sus rasgos históricos influenciados por población africana, así como sus condiciones geográficas la incluían en el discurso hegemónico-occidentalista-andinocéntrico, como una región atrasada y periférica, que requería de un gobierno especial que facilitara su integración a la “nación homogénea”. En palabras de MacGraw “las elites nacionales veían la posición geográfica y política de la costa Caribe como una periferia, que requería un gobierno especial impuesto desde fuera por el Estado central. La búsqueda por ajustarse a estándares de salud internacionales se caracterizó por la conformación de programas de salud cargados con moralidad, a partir de los principios de la ciencia racial de la eugenesia”

² El debate de la degeneración de razas fue como su nombre lo indica, fue un debate intelectual que se dio en el país en las primeras décadas del siglo XX. En este debate jugó un papel central el reconocido médico boyacense Miguel Jiménez López. En el Tercer Congreso Médico, realizado en Cartagena en 1918, el Dr. López planteó que Colombia, atravesaba un proceso de “degeneración” colectiva (Jiménez; 1920). Una interesante discusión se planteó entre los intelectuales y políticos del país a raíz de las tesis planteadas por Jiménez. Luego en 1920, la asamblea de estudiantes en el marco de llamada “fiesta de la raza”, organizó un ciclo de conferencia en las que participaron destacados intelectuales y políticos de la época, incluidos Miguel Jiménez López, Luis López de Mesa, Calixto Torres, Jorge Bejarano, Simón Araujo, entre otros. Las presentaciones de estos intelectuales quedaron recogidas en el libro compilado por López de Mesa. *El problema de la raza en Colombia*. Publicados en octubre de 1920. La importancia de este debate está dada por la discusión de la población nacional, y su relación con el progreso de la nación, además por qué es en este contexto que podemos encontrar el vínculo con las ideas de la eugenesia.

(MacGraw; 2007, 64). Interpretaciones como la anterior y como la del investigador Flórez demuestran:

que las imágenes que se construyeron en el debate de la degeneración de razas de estos territorios, desde el mundo andino, como espacios ausentes de civilización por el poder deletéreo del trópico, habitados por negros incivilizados, y con un escaso proceso de mestización, no solo fueron reproducidas sino también redefinidas por la elite del Caribe colombiano en un intento por insertarse a los discursos de nación del momento, pero ambas posiciones suponían la negación de las condiciones sociales, étnicas y culturales de los sectores negros, mulatos e indígenas que hacían parte de esta formación (Flórez; 2008, 2).

Estos trabajos antes mencionados constituyen los aportes más importantes realizados para el caso del Caribe colombiano en los últimos años, en sintonía con Muñoz consideramos que estos trabajos han traído una nueva y refrescante complejidad al debate, a partir de la mirada desde lo regional y desde las practicas (Muñoz; 2011, 34). De acuerdo con estos aportes, quisiéramos centrarnos en este trabajo en cómo estos discursos de degeneración racial generan una biopolítica, dispositivos, mecanismos, o un higienismo social siguiendo a Stepan (Stepan, 1996) que tenían como propósito impactar los cuerpos de los habitantes del puerto así como sus espacios. Una de las máximas expresiones de estos instrumentos se expreso en los intentos de modernización de las ciudades-puerto, lugares para los cuales hubo una biopolitica especifica y dirigida desde el centro andino. Observaremos para el caso especifico de la ciudad-puerto de Cartagena como se llevaron a cabo estas transformaciones, cuáles fueron sus alcances y limitaciones.

Dado que los espacios urbano-portuarios del país, no respondían a las nuevas demandas internacionales. Implementar los dispositivos necesarios para la puesta en marcha de una biopolitica nacional, con aterrizaje local, empezaba a ser un desafío importante para el país. No bastaba solo con promulgar las leyes, e instrumentos que permitieran que estos dispositivos se llevaran a la práctica; sino que además era necesario invertir importantes sumas de dinero en la puesta en marcha de las obras de saneamiento y salubridad.

Nuestros puertos marítimos no están saneados como lo exigen las convenciones sanitarias, que obligan a Colombia, y como lo piden los intereses de nuestro comercio y de nuestra población. La ley 77 de 1912 exige que el saneamiento de Buenaventura y Cartagena sea contratado en condiciones especiales con una compañía extranjera; empresa irrealizable en los presentes momentos y obstáculo para la construcción siquiera de una Estación Sanitaria en aquellos importantes

puertos (BNC, Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915).

El despegue en estos años de la economía cafetera, volcó la mirada hacia los espacios portuarios, y a la activa y creciente producción de café, se sumaban factores como el impulso y circulación de mercancías y productos que los nuevos tiempos ofrecían, y que otorgaban a las ciudades-puerto un rol determinante. El nuevo lenguaje mundial sustentado en la movilidad, circulación, rapidez, así como las nuevas tecnologías de transporte se convirtieron en verdaderos desafíos para el país. Poder conectarse mundialmente y generar la movilización de mercancías, a través de la apertura de vías de transporte que comunicaran a las diversas regiones productivas del país, con el globo, era en sí mismo un reto. Colombia, históricamente se había caracterizado por la fragmentación geográfica de su territorio. Ante los nuevos tiempos como lo indica Castro –Gómez interpretando a Benjamín:

Acercar a las personas y a sus productos, rompiendo al que parecía condenarlas la naturaleza, es entonces la función económica y moral de las vías de comunicación. Las redes de transporte – y en particular las redes ferroviarias- crearan una “naturaleza segunda” que corregirá los defectos de la “naturaleza primera”, origen del aislamiento económico y la inmoralidad que se observa en el país. Se trata, pues, de combatir las abruptas condiciones topográficas del país y vencerlas mediante la creación de una infraestructura técnica (Castro-Gómez; 2009, 67-68).

El desafío era diseñar los mecanismos e infraestructuras necesarias para la inserción en el comercio internacional, para ello se confiaba en los instrumentos diseñados por la higiene internacional. “Para prevenir los desastres, cuyas dolorosas consecuencias ya han palpado los pueblos, se acude a la higiene internacional, que hoy puede limitar el dominio de esos flagelos conciliando los intereses del comercio universal, que no pueden desatenderse impunemente, con los más elevados de la salud general, que son ley suprema” (BNC, Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915; 49).

Las instituciones y organismos de la biopolítica internacional: El Rol de la Fundación Rockefeller

Desde mediados del siglo XIX, la preocupación por los asuntos de salud pública, higiene y sanidad incentivaron la creación de organismos y conferencias sanitarias internacionales, especialmente en Europa. A través de estos órganos se pretendían contrarrestar los estragos

que las epidemias habían causado a lo largo de este siglo. En América estos mecanismos aparecieron en escena en 1881, con la Quinta Conferencia Sanitaria Internacional, celebrada en Washington, la primera celebrada a este lado del hemisferio:

Estados Unidos no había participado hasta ese momento en ninguna de las cuatro Conferencias Sanitarias internacionales anteriores en las cuales se había discutido sobre peste y cólera, los dos problemas sanitarios que mas preocupaban a los europeos. Los Estados Unidos pretendían que en esta Quinta Conferencia se incluyeran temas como la fiebre amarilla y la malaria, que eran los que tenían mayor significación para ese país debido que estaba iniciando sus relaciones comerciales con América Latina, en donde estas enfermedades eran prioritarias y ponían en peligro la salud de los norteamericanos (Quevedo, Borda, Eslava, García, Guzmán, Noguera; 2004, 44).

Con la construcción del canal de Panamá, y el tráfico comercial que con él se estimulaba, la discusión sobre los temas de salubridad se intensificó en la región. Frente a este panorama Colombia tenía a un desafío importante, tanto en términos de sanitarios como de comercio. La idea era combatir las enfermedades que eran un obstáculo para el comercio, la industria, el trabajo. “En este proceso jugaron un papel significativo las acciones de la Fundación Rockefeller. Orientadas por una parte, a desarrollar un nuevo modelo de salud publica acorde con las necesidades expansionistas de los Estados Unidos y, por otra, a exportarlo a distintos países que se encontraban bajo su influencia” (Quevedo, Borda, Eslava, García, Guzmán, Noguera; 2004, 44).

En 1924, a raíz de un brote de fiebre amarilla en Bucaramanga, el gobierno colombiano en asociación con el Instituto Rockefeller emprendió la campaña para exterminar este flagelo, la comisión llevó varios días, en Bucaramanga, Cartagena y Barranquilla tratando de combatir la epidemia:

La fiebre amarilla de Bucaramanga era un peligro inminente de infección para los puertos del Magdalena y, por consiguiente, de los puertos marítimos del Atlántico, para librar a la nación de tan grave amenaza, se acordó con la Comisión del Instituto Rockefeller emprender en esos puertos una campaña bien organizada para destruir el estegomía. Se nombro Director General de esta obra sanitaria al doctor Henry Hanson, eminente medico enviado por la Fundación Rockefeller y a quien toco dominar en el Perú una gravísima y extensa epidemia de fiebre amarilla y sanear los puertos de aquella nación (BNC, Memoria del Ministro de Instrucción y Salubridad Pública, 1924).

Para enero de ese año, Henry Hanson, director de la comisión de la Fundación Rockefeller había llegado a Cartagena con el objetivo de cumplir las “funciones sanitarias” que le habían sido encomendadas por la Dirección Nacional de Higiene colombiana, y que tenían como fin extirpar los focos de fiebre amarilla que se habían presentado en algunas regiones, y que habían llegado a Cartagena (AHC, Diario de la Costa, Enero 8 de 1924). En una circular que el Diario de la Costa dirigía a la Cámara de Comercio de la ciudad se indicaba al respecto de esta campaña lo siguiente:

Para que pueda adelantarse con el más completo éxito esta campaña sanitaria, se requiere ante todo la cooperación decidida y entusiasta de los particulares, que serán los primeros en recibir un inmenso beneficio con ella. Toda ventaja debe ser adquirida a costa de fuertes sacrificios y en el caso presente, para poder gozar de las ventajas de la extirpación de un insecto tan malsano y molesto, debe cada uno de los habitantes de la ciudad prestar su cooperación a los encargados de llevarla a término, en todos y cada uno de los momentos en que se exija de ellos esta colaboración (AHC, Diario de la Costa, Enero 8 de 1924).

El papel de entidades como la Fundación Rockefeller en la Latinoamérica durante la primera década del siglo XX, resulta trascendental en varios sentidos. Por un lado, Estados Unidos en su avanzada imperial, buscaba resguardar aquellos territorios que por su interés económico estaban bajo su dominio, en este sentido el discurso del saneamiento se convertía en la bandera de un nuevo concepto de desarrollo económico, donde la salud era un instrumento central. De acuerdo con esta nueva concepción, desarrollo económico y salud eran parte de una misma empresa. Asegurar la salud de los cuerpos y los espacios era vital para el avance del capitalismo, y en ello los estados nacionales jugaban un papel importante. Marcos Cueto, el historiador peruano que mejor ha estudiado la influencia de la Fundación Rockefeller en la región asegura que “Entre 1918 y 1940, América Latina se convirtió en un campo de pruebas de uno de los conceptos más ambiciosos y controvertidos de la salud moderna: la erradicación de enfermedades” (Cueto, 1996, 179).

Las campañas emprendidas por la Fundación Rockefeller en toda la región, se centraron en la erradicación de enfermedades como: la fiebre amarilla, la malaria y la anquilostomiasis. Al lado de las intervenciones en materia de salud, la fundación financió y emprendió numerosos estudios e investigaciones, así como programas educativos y el otorgamiento de becas para estudios en los Estados Unidos. Todo esto sucedía en un momento en el tema de salud pública se volvía un elemento central para los Estados-

nación, en un contexto en que la salud pública empezaba a organizarse y a ser un asunto central en las agendas nacionales, allí la Rockefeller jugó un rol marcadamente estratégico. Como lo indica Cueto “La razón principal para este apoyo estuvo relacionada con el estado de desarrollo de las instituciones de salud pública en América Latina, a comienzos de siglo. Para fines de la década de 1910, varias enfermedades infecciosas ya estaban controladas en las ciudades más grandes del continente, las cuales se hicieron más saludables que el campo debido a las mejoras en el aprovisionamiento del agua, y en los sistemas de alcantarillado y recojo de basura” (Cueto, 1996, 186).

Estas iniciativas de modernización de la biopolítica internacional, buscaban combatir enfermedades, y representaban una forma de mantener viva y saludables la población en tanto fuerza de trabajo para el capital, a la vez que imponía las normas de civilidad e urbanidad disciplinaria de los cuerpos y las mentes en aras de la formación de ciudadanos modernos, lo cual a su vez implica formas de limpieza étnico-racial. En palabras de Lao “la noción de destino manifiesto devino metáfora imperial clave y lema para significar la idea y la imagen de los Estados Unidos como nación a la cual Dios había dado la misión de civilizar el mundo, con el consiguiente imperativo de expandirse, y la tarea de conquistar y modernizar los supuestos “pueblos menos desarrollados” y “razas inferiores” (Lao: 2003, 10).

Pero más allá del papel filantrópico atribuido a la Fundación Rockefeller, dadas sus extensivas campañas en América Latina durante estos años, los intereses económicos que subyacen en los programas de salud de la época, por recursos como el petróleo, además de los enclaves bananeros que se extendieron por la región y en el país, y que hicieron de esta filantropía un buen negocio para los intereses industriales de los Estados Unidos:

Esta expansión internacional trajo consigo el problema de asegurar la salud de los trabajadores norteamericanos en estas inhóspitas e insalubres regiones tropicales. Por tanto, el tema de la salud se fue convirtiendo en una preocupación de los empresarios y del Estado norteamericano. Era necesario impulsar el control sanitario en los puertos a donde llegasen barcos comerciales y militares norteamericanos y desde donde saliesen naves comerciales hacia los Estados Unidos. Era necesario, además, sanear las zonas continentales en donde se establecerían o se habían establecido ya enclaves extranjeros petroleros y fruteros y en los que laboraban ciudadanos norteamericanos (Quevedo, Borda, Eslava, García, Guzmán, Noguera; 2004, 173-174).

Bajo el discurso del control de enfermedades, estas iniciativas se llevaron a cabo tanto en zonas rurales como urbanas. Sin embargo, las campañas fueron especialmente intensas en aquellas ciudades que por su importancia comercial, ponían en peligro no solo el tráfico comercial, sino la vida misma en las ciudades. Las diversas campañas emprendidas en estas décadas en Brasil, Paraguay, Perú, Ecuador y Colombia, entre otros más, dejan ver la importancia del tema en las zonas tropicales y ciudades portuarias. Para 1918, los esfuerzos por erradicar la fiebre amarilla en el puerto de Guayaquil, llevo a que un grupo de científicos de la fundación prestara especial atención y se desarrollaran diversos estudios que permitieran que esta ciudad portuaria, considerada la causante de la enfermedad en la región Pacífica, se librara de esta enfermedad y consigo a los pueblos que mantenían contacto con ella (Cueto, 1996, 189-190).

La importancia de sanear estas zonas portuarias, como lo indica Cueto, estaba dada porque: “Desde la Primera Guerra Mundial, las importaciones y capitales de los EEUU marcaban el paso de los países latinoamericanos más grandes, ayudando así a consolidar economías de exportación basadas en materias primas. Estas economías dependían en gran medida de la salubridad de los puertos y regiones costeras del país, en donde diversos productos eran almacenados y cargados a bordo de buques” (Cueto, 1996. 188).

La inmigración, lo racial, la higiene, la educación, “los males sociales” y la política sanitaria en los puertos Colombianos

Uno de los primeros pasos que Colombia emprendió en este contexto internacionalización sanitaria fue la ley 17 de 1908, en ella la asamblea legislativa acordaba cumplir con la normativa internacional. Al aprobar la Convención Sanitaria de Washington y dar cumplimiento al reglamento de estos acuerdos, el gobierno se comprometía a establecer el servicio de policía sanitaria marítima y terrestre. Además de un cuerpo policial encargado de la vigilancia y cumplimiento de las normas sanitarias. En el artículo tres de esta ley el gobierno nacional impulsaba el establecimiento de “Estaciones Sanitarias en los puertos de Cartagena y Buenaventura, cada una de las cuales constará de un hospital para aislamiento, aparatos para desinfección, laboratorios bacteriológico y químico y demás enceres necesarios para la eficacia de las medidas de necesidad” (BNC, Compilación de las Leyes, Decretos, Acuerdos y Resoluciones vigentes sobre higiene y sanidad en Colombia, 1920).

Con estas primeras disposiciones se ponía en marcha no solo todo un discurso biopolítico en el que el estado se hacía responsable y garante de la población; sino también de la administración y control de los espacios y los cuerpos. Una política sanitaria que penetrara las ciudades, las regiones, a la madre y la infancia, una política en donde la higiene y la educación fueran elementos esenciales del higienismo social:

Debemos confiar, más que en la probabilidad de atraer grandes corrientes inmigratorias, en la certidumbre de conseguir el aumento de nuestra propia población, mediante una política sanitaria que extirpe de su suelo los agentes endémicos de morbilidad y mortalidad, que sanee sus ciudades y regiones insalubres, que inicie y adelante una verdadera campaña contra el paludismo y otras enfermedades infecciosas y parasitarias, que preserve el país de la invasión de enfermedades exóticas, que adopte sistemas eugénicos en resguardo de la vitalidad de la raza, que proteja y eduque a la madre y al niño, que emprenda una enérgica campaña en favor de la infancia, en el triple concepto de la higiene del medio, de la eugenesia y de la homicultura, y que ejercite, en fin, en todos los campos de la medicina social, una acción perseverante y enérgica” (BNC, Política Sanitaria. Exposición de motivos ley 12 de 1926, sobre enseñanza de la higiene, saneamiento de los puertos marítimos, fluviales y terrestres y de las principales ciudades de la Republica, 1926).

Dos importantes temas encontramos en este debate, por un lado la identificación del trópico con las enfermedades infecciosas. Y por otro la asociación con de lo malsano, la enfermedad. Esta vieja discusión como bien lo ha señalado Munera, ha llevado a construcción de geografías racializadas, según la cual las zonas tropicales no son espacios aptos para la civilización (Munera, 2010).

De otro modo encontramos las políticas de inmigración como estrategia de blanqueamiento, las cuales forman parte de las políticas étnico-raciales de los estados en estos años. Como lo sostuvo el destacado doctor Miguel Jiménez López, “la inmigración de sangre blanca, bien escogida y reglamentada como debe hacerse, es para los países en desarrollo, un elemento incomparable de población, de progreso, de producción y de estabilidad política y social” (Jiménez; 1920).

Si bien el ideal de inmigración europea se convirtió en el modelo a seguir, es interesante observar las particularidades que estos fenómenos adquieren de acuerdo a las diferentes realidades y contextos. En el caso del Caribe colombiano frente a la gran presencia de sirio-libaneses, y afro-antillanos, y la escasa inmigración europea Flórez y Rhenals plantean nuevas lecturas:

En el marco de un proyecto de identidad nacional que consideraba la inmigración europea como condición sine qua non para avanzar hacia la “civilización”, los miles de afro-antillanos que llegaron a los territorios del actual Panamá y el significativo grupo de sirios y libaneses que se apostaron en los distintos puertos marítimos y fluviales de Colombia se convirtieron en el “otro” al que había que rechazar. Durante las dos décadas finales del siglo XIX y las dos primeras del siglo XX, ambas corrientes inmigratorias eran catalogadas como indeseables por algunos intelectuales, líderes políticos y comerciantes. Sin embargo antes la escasa presencia de inmigrantes europeos, las élites intelectuales y políticas fueron preservando un estatus de inferioridad que compartían sirio-libaneses y afro-antillanos solo para los últimos. El impacto de las ideas del racismo científico y el temor a una supuesta oleada de mano de obra negra procedente de Haití, Jamaica y Barbados agudizó los estereotipos y resistencias contra los afro-antillanos, y produjo algunas variaciones en las percepciones que se tenían acerca de los inmigrantes sirio-libaneses (Flórez-Rhenals, 2013, 247-248).

Además de los temas de inmigración, el sistema de saneamiento abarcaba las relaciones primarias de educación entre madre e hijo, teniendo en cuenta que dentro del movimiento eugenésico en América Latina “las mujeres jugaban un papel importante ya que esta como madre era la indicada para ejercer y enseñar a los futuros colombianos todas las normas de higiene necesarias para que el infante tuviera un buen desarrollo. El fortalecimiento de la raza fue la tarea que se le asignó a la madre colombiana a principio del siglo XX, para esto la mujer debía conservar su papel tradicional, dedicada exclusivamente a la crianza...” (Agudelo; 2008, 95). A la madre se le asignaba un papel fundamental en la formación de ciudadanos, sanos, aptos para el desarrollo del país, aquí el trinomio nación-raza-modernización implicó unas prácticas y medidas sociales que empezaban desde el momento mismo de la gestación.

Las prácticas higiénicas encomendadas a la mujer abarcaban desde el cuidado de su cuerpo en especial de sus órganos, así como la especial atención que debían dar a su estado de maternidad, y al posterior cuidado prenatal del futuro ciudadano. Como lo demuestra Agudelo, para el caso de Barranquilla, el cuidado de los órganos genitales debía ser especial, ya que se creía “habitual la posibilidad del desarrollo de toda gama de infecciones de estos órganos, lo que se colocan así en condiciones de inferioridad para poder desempeñar a cabalidad las nobles funciones a que están destinados, trayendo consigo un desmejoramiento cada vez más acentuado del producto de la concepción y por ende de las

razas humanas” así, “cuando estaba embarazada debía tener un cuidado especial, porque ella portaba la semilla de la raza” (Agudelo; 2008, 99).

Todas estas prácticas y campañas tenían como fin erradicar las enfermedades infecciosas, así como las “enfermedades sociales”, situaciones todas en relación y diálogo con la ciencia y reforma social. En este mismo sentido la ley 17 de 1908, expresaba al respecto de estos males sociales, “Toda la nación ve con espanto los progresos crecientes de la sífilis y demás enfermedades venéreas y del alcoholismo, enemigos no solo de la vida y la salud del individuo sino de la raza, como factores reconocidos de degeneración y agotamiento” (BNC, Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915).

Otros mecanismos que vinieron a reforzar el ímpetu modernizador del Estado, fueron los instrumentos de medición social, y para ello la estadística, la demografía, la geografía, la cartografía fueron esenciales. Al lado de estas herramientas como lo sugiere Rojas, jugó un papel de gran importancia “las representaciones espaciales” que circulaban entre los ámbitos de las elites en este periodo de transformación, estas representaciones acompañaron los impulsos hacia un modo de producción capitalista y la formación del estado-nación. Había un gran cambio, en la ideología, una nueva manera espacial, “lo que exterioriza la nueva conciencia geográfica caracterizada por la *expansión, dominación, administración y control del espacio nacional*” (Rojas, 2009, 196).

En esta coyuntura el gobierno de la población adquiere una relevancia profunda ya que: “El capital más precioso de una nación es el capital humano. La población es la nación misma, y en un país como el nuestro, de inmenso territorio y de escasa población, el desarrollo del factor demográfico es condición esencial de engrandecimiento y de prosperidad” (BNC, Política Sanitaria. Exposición de motivos ley 12 de 1926, sobre enseñanza de la higiene, saneamiento de los puertos marítimos, fluviales y terrestres y de las principales ciudades de la República, 1926).

El discurso de la higiene implicaba a nivel urbano, la construcción y adecuación de espacios que respondieran a las lógicas de los nuevos parámetros sanitarios y comerciales. Con ello la ciudad moderna, debía tener un control de los espacios y de sus cuerpos, como bien lo señaló Foucault:

desde el siglo XVIII las ciudades se convirtieron en verdaderos campos de experimentación del biopoder; lugares donde debía reproducirse un “ambiente” (*milieu*) artificialmente creado (viviendas

con condiciones higiénicas, calles pavimentadas, servicios de transporte urbano, acueducto, alcantarillado, zonas de recreación, etc) con el fin de promover y controlar la circulación permanente. Proteger a la población de enfermedades que disminuyan la potencia de sus cuerpos, al mismo tiempo que favorece la rápida circulación de mercancías y controlar la afluencia de “sujetos flotantes” (vagos, mendigos, delincuentes, prostitutas), son entonces las funciones que cumple la ciudad en un régimen de seguridad, condición indispensable para el asentamiento de la economía capitalista (Foucault, 2006; 37-39).

En este proceso, los médicos e higienistas jugaron un papel fundamental como organizadores de la vida urbana debido al papel decisivo que tuvieron en la renovación higiénica de las ciudades, “sanear” “higienizar” fueron las palabras frecuentemente utilizadas dentro del lenguaje “moderno”, y a través de la cual los galenos desempeñaron sus funciones como la autoridad capacitada para intervenir en los asuntos urbanos.

Con la creación una “política sanitaria” como entonces se llamo al conjunto de medidas y leyes promulgadas por el gobierno central, se hizo necesario el manejo estadístico, y consigo el control del número de enfermos, muertos, nacidos, de personas ingresadas por los puertos. Y aunque en la práctica esto fue realmente lastimoso, por la dificultad de sostener cuadros estadísticos sistemáticos. El intento por diseñar una estadística nacional fue uno los instrumentos de control y administración con el que se pretendía intervenir y registrar a las instituciones y a la población. Para el gobierno de las ciudades, la estadística era un instrumento central a la hora de ordenar y planificar, sin embargo, durante estos años los recursos con que disponían las ciudades para el adelanto de sus proyectos y programas dependía en buena medida de las arcas del tesoro nacional.

Otros de los elementos recurrentes durante estos años, fueron la seguridad y el saneamiento, los cuales hicieron parte del lenguaje político que las autoridades nacionales y locales utilizaron como un asunto trascendental tanto a nivel de salud, como para los intereses comerciales del país:

el saneamiento de los puertos que tenemos sobre el litoral Atlántico y sobre el litoral Pacífico, está íntimamente vinculado a la seguridad y a la integridad nacionales. En la boca misma, puede decirse, del Canal marítimo, a pocas horas de la gran vía acuática universal, nadie comprenderá que Colombia no haga, a la mayor brevedad posible, un esfuerzo supremo para impedir que en aquellos lugares pueda haber focos de infección que alejen de ellos las naves extranjeras, o que alguna de estas pueda correr el menor peligro de contagio, que pudiera causar daños a terceros, de los valiosísimos intereses universales que se encuentran en

la ruta de aquellos mares (BNC, Política Sanitaria. Exposición de motivos ley 12 de 1926, sobre enseñanza de la higiene, saneamiento de los puertos marítimos, fluviales y terrestres y de las principales ciudades de la Republica, 1926).

En la exposición de motivos realizadas a la ley 12 de 1926, con la cual se estructura la política sanitarias nacional, se observa la importancia que este ramo adquirió a nivel nacional, tanto por la necesidad de sanear los puertos, como en la difusión que pretendía llevarse a cabo a través de la divulgación educativa de tan importantes medidas. A través de estos mecanismos se buscaba realizar un despliegue que impactara todos los niveles de la población: “la política sanitaria que entre nosotros se difunda, por medio de la enseñanza gradual, desde las escuelas infantiles hasta los colegios, las nociones de higiene individual o privada, urbana o publica, y de la higiene social; que al propio tiempo, por una poderosa e inteligente acción del Estado, sanee los puertos marítimos y fluviales, ante todo, y luego las demás ciudades de la Republica...” (BNC, Política Sanitaria. Exposición de motivos ley 12 de 1926, sobre enseñanza de la higiene, saneamiento de los puertos marítimos, fluviales y terrestres y de las principales ciudades de la Republica, 1926).

En esta misma exposición de motivos se discuten importantes temas entre los que se destacan la higiene, la educación, la inmigración y lo racial, “Se necesita una ley de inmigración que impida la entrada al país de individuos atacados de enfermedades contagiosas o que por sus condiciones étnicas o morales hayan de ser factores de degeneración de la raza o perturbación de la tranquilidad pública” (BNC, Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915, pag 12). Esto implicaba una doble definición de las fronteras, y de lo nacional. Por un lado la articulación del territorio interno a través de los procesos de integración del mercado y desarrollo de ciudadanía, y por otro lado la seguridad a través del cierre de las fronteras en relación a lo considerado peligroso del exterior. En estos procesos de modernización de las ciudades-puerto, el discurso sobre lo moderno desempeñó un rol clave e implicó estrategias de limpieza étnico-racial de estas regiones negativamente racializadas. Como lo sostiene Cueto “el temor a la llegada de las epidemias desde el exterior se enlazó con el miedo a la inmigración” (Cueto; 2004, 15), lo que implicó en muchos casos visiones racializadas del proceso.

Las alusiones a los temas de la “raza” en cada de una de estas disposiciones, nos muestran el carácter racialista de la legislación colombiana, y la considerable importancia que los discursos de “mejoramiento racial” tenían al interior de las instituciones:

Así, con el desarrollo sistemático y perseverante de este plan, consideramos que adquiere todo su relieve y su altísima significación el “Ministerio de Salubridad,” recientemente creado entre nosotros. En las dos ramas en que se divide, puede y debe realizar una obra admirable en favor de la raza, de la población, que es uno de los tres factores de que se compone el Estado. Como Ministerio de Instrucción, ha de velar no solo por la enseñanza, difundida, intensificada y especializada, sino también por la educación nacional, para levantar el nivel moral, intelectual y físico del pueblo; como Ministerio de Salubridad, velará por la difusión de la higiene, por todas las medidas de preservación y saneamiento de la población y las localidades.” (BNC, Política Sanitaria. Exposición de motivos ley 12 de 1926, sobre enseñanza de la higiene, saneamiento de los puertos marítimos, fluviales y terrestres y de las principales ciudades de la Republica, 1926).

Lo que encontramos en todo este conjunto de medidas y/o políticas del estado, es como, más allá de los discursos, el debate sobre la degeneración racial en Colombia, penetra al interior de los organismos y representantes del gobierno en asuntos de la higiene. La evidencia de estos documentos, nos muestra como operaron estos discursos a la hora de implementar la política de saneamiento en las ciudades-puerto.

La modernización de estas áreas incluía no solo, la renovación e infraestructuras portuarias, y las medidas de control de enfermedades, sino un conjunto más amplio de estructuras y servicios de amplia cobertura que las conectaba con la ciudad toda, estas incluían: redes de alcantarillado, agua potable, aseo e higiene:

a la Oficina Sanitaria Internacional de Washington y a las que de ella dependen no les basta para considerar saneado un puerto que no haya en él ninguna enfermedad infecciosa de las que exigen medidas de cuarentena. Piden, y con razón, que los puertos y las poblaciones, que están en rápida comunicación con estos estén libres de pantanos o al menos que los mantengan constantemente cubiertos de petróleo; que tengan alcantarillas y excusados; que estén dotados de agua potable bien distribuida de manera que no se formen criaderos de mosquitos; que haya aseo urbano bien organizado y autoridades y policía sanitarias suficientes. *Muy lejos están Santamarta, Cartagena, Puerto Colombia y Barranquilla de hallarse en condiciones semejantes: su situación a este respecto es lamentable*” (AHC, La Época, Agosto 8 1919).

Así, diversos fueron los intentos e iniciativas que se emprendieron a la hora de generar los instrumentos e instituciones necesarias para dotar a la ciudad de un ambiente sanitario

civilizado. La Junta de Mejoras Cartagena creada por la Cámara de Comercio de la ciudad en 1917, pretendía en este sentido “procurar a Cartagena los medios necesarios para el aseo y la higiene de la ciudad y el embellecimiento de esta urbe, sino luchar también por cuantos medios estén a su alcance por la higiene y progreso moral de esta población” (Diario de la Costa, Enero 5 1917). Así mismo, la Sociedad de Embellecimiento y Mejoras públicas, creada por iniciativa del alcalde y de la Sociedad de Mejoras públicas de Bogotá, tenía dentro de sus propósitos no solo: “ velar por la conservación de nuestros monumentos históricos sino que también tomara injerencia directa en cuanto se refiera al progreso y al mejoramiento de la ciudad, tanto en su parte material como en la elevación del nivel de la cultura ciudadana y en refinamiento del gusto público” (Diario de la Costa, Noviembre 29 1918).

A lo largo de estas dos décadas fueron notables las continuas comunicaciones que circularon en la prensa, boletines, revistas, de los más diversos sectores clamando y dando cuenta de la situación de cada una de estas localidades. Incluso el debate que la cuestión portuaria generaba en el interior andino mismo. Figuras como el periodista, político y diplomático bogotano, Luis Nieto Caballero, expresaba en la revista *El Grafico*, una de las mas especializadas para la época en temas de ingeniería sanitaria, el destacado papel que la política sanitaria traería para los puertos y para la nación misma: “ Y es excelente que, como la ley lo dispone, se principie por los puertos, ventanas del país desde el punto de vista nacional, salas de recibo en el concepto extranjero, obligadas por ambas faces a dejar la mejor impresión en cuantos turistas, hombres de negocios o inmigrantes de cualquier clase lleguen. Nuestros puertos actuales avergüenzan. Cartagena, ciudad que cautiva ojos y sentimientos, merece de la república más de lo que tiene...” (BNC, El Grafico, 1926).

La liga costeña uno de los movimientos regionales más fuertes de estas décadas declaró la indiferencia con que se trataba desde los Andes colombianos, el problemas de higiene y la modernización de los puertos de la costa: “La costa Atlántica está amenazada de muerte comercial, industrial y políticamente si no se asume una actitud viril; no es solo desprecio, indiferencia y hasta hostilidad la que hoy se exhibe en las regiones andinas por los intereses de esta sección del país; es que en los conventículos de los estupendos estadistas céntranos, se tiene decretado estrangularnos y el destino de los fondos de la

canalización al ferrocarril del Tolima es el primer paso” (AHC, Diario de la Costa Noviembre 28 de 1918).

Un importante registro de quejas y reclamos en la prensa Barranquillera y Cartagenera de estos años, muestra la fuerte presión que desde esta zona del país se realizó para presionar al gobierno central por las obras de modernización para estos puertos. Sin desconocer que entre estas dos ciudades se había desarrollado una fuerte rivalidad, que se había intensificado desde que Barraquilla había desplazado a Cartagena a finales del siglo XIX, como primer centro portuario de la región, fue está la ocasión para que estas dos ciudades desafiaran al gobierno central en sus propios objetivos : “... ya es tiempo de que la Costa Atlántica sea mirada como corresponde a la importancia que su situación geográfica, su gran riqueza yacente y la índole progresista de su población, le confieren. Que no es posible que nuestro porvenir, y nuestro presente, sigan siendo tratados con desvío e indiferencia por los directores de la cosa pública...” (AHC, Diario de la Costa, Diciembre 5 de 1916).

Hacia una eugenisación de la salud pública: Las instituciones y el personal médico del saneamiento portuario:

Desde mediados del siglo XIX con el paso de epidemias por ciudad, la preocupación por la salud, la higiene de la ciudad, así como la higiene doméstica, se expresaron como asuntos de interés gubernamental. Esta situación animo la adopción de diversas medidas y mecanismos para contrarrestar las epidemias, de este modo la discusión sobre la higiene en los espacios de la ciudad, el alcantarillado, los pozos de agua, las condiciones habitacionales, entre otros aspectos se convirtieron en materia de discusión de la vida urbana. Hasta entonces como subraya Kingman “ni la persona, ni la casa, tampoco la ciudad, constituyen entidades separadas, y que lo que se hace en un campo repercute en el otro” (Kigman; 2008, 292). Esta situación se iría haciendo mucho más compleja a medida que iniciaba el siglo XX, cuando las necesidades económicas mundiales, obligaron a los estados a adscribirse a convenciones internacionales, y a la normativa sanitaria, por medio de la cual se garantizaría un intercambio comercial seguro. Desde entonces, se desarrolló todo un cuerpo higiénico tanto público como privado, que permitiera hacer frente a las necesidades higiénicas de los centros urbanos y de sus ciudadanos.

Como lo hemos marcado, desde finales del siglo XIX, la situación higiénica de las ciudades estaba cambiando, el creciente aumento poblacional, así como la diversificación de actividades, y la introducción de nuevas infraestructuras urbanas, como: agua, alcantarillado y demás servicios, planteó nuevos desafíos importantes a la ciudad, y consigo la creación de organismos y entidades, encargadas de administrar la ciudad. Hacia 1888, se crea en la ciudad el primer organismo que congregó al cuerpo médico de la ciudad de Cartagena: la Sociedad de Medicina y Ciencias Naturales de Bolívar. Este organismo pretendía “dotar a Cartagena de la organización de una “asociación culta” que sirviera de cuerpo consultivo del Gobierno en las cuestiones de higiene pública y de policía, y particularmente, en lo relativo a la salubridad del puerto. Para los médicos cartageneros y el Gobernador, Cartagena, por sus propios “meritos patrióticos”, su importancia histórica, comercial y política en la vida nacional, y por ser puerto importante del Caribe, no solo merecería sino que tenía necesidad urgente de formar esta Sociedad” (Casas-Márquez; 1999, 116).

Dos años antes, en 1886 se había centralizado el servicio de higiene nacional, en la Junta Central de Higiene, hacia 1919 esta junta pasó a convertirse en la Dirección Nacional de Higiene. Con estas entidades el gobierno nacional comenzaba a diseñar cinturones biopolíticos de seguridad, con el fin de generar estrategias/tecnologías de gobierno que facilitaran el gobierno de las poblaciones y diseñara los dispositivos de seguridad, necesarios para los procesos de modernización “ el papel del Estado era evacuar a esos “otros” de sus esferas tradicionales, empujándoles hacia la vida productiva mediante la eliminación controlada de aquellos riesgos que los hacen morir: insalubridad, pobreza, ignorancia, desempleo, inmoralidad” (Castro-Gómez; 2009, 67-68).

Además de dirigir, vigilar y reglamentar, la higiene pública y privada de la nación, la Dirección Nacional de Higiene tenía “bajo su dependencia el servicio de sanidad de los puertos marítimos y fluviales, en todos los cuales hay médicos sanitarios oficiales” (BNC, Compilación de las leyes, Decretos, Acuerdos y Resoluciones vigentes sobre la higiene y sanidad en Colombia, 1920).

Lo interesante a resaltar aquí, es como la tipología de ciudades-puerto adquiriría una significación especial, y por lo tanto un tipo de gobierno que transformará no solo las condiciones físicas de estos espacios, sino también los cuerpos y normas de vida urbana de

estos sujetos. En este sentido era necesario, dotar a la ciudad de las infraestructuras físicas, así como del personal adecuado y especializado para adelantar las obras de saneamiento: “el cuerpo médico de Bolívar, organizado en tal sociedad, adoptaba un discurso científico, patriótico y cívico que legitimaba la autoridad medica para incidir directamente en el proceso de modernización de las ciudades y, fundamentalmente, en el control de la higiene de los puertos, atendiendo a los acuerdos de las convenciones sanitarias firmadas por Colombia (Washington 1905, y Paris, 1912)” (Casas-Márquez; 1999, 117).

Imagen 4: Vista general de Cartagena

Special Agents Series No. 206.

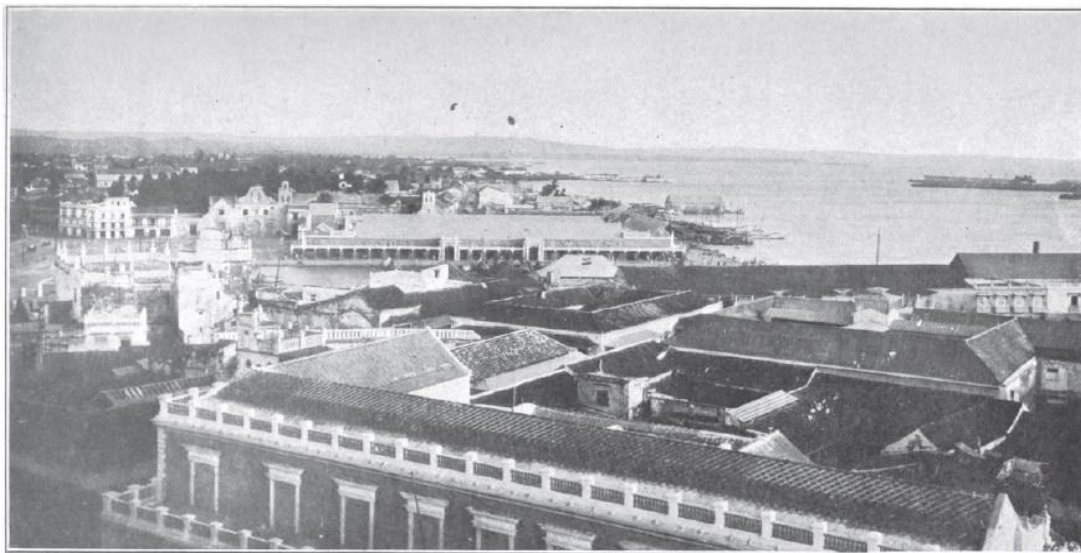


FIG. 7.—GENERAL VIEW OF CARTAGENA.

Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena (1920).

La estrecha relación entre eugenesia e higiene de la que nos habla Stepan, como higienismo social, bien pueden entenderse a la luz del papel que estas instituciones debían cumplir, es decir, a través de la eugenisación de la salud pública. En este sentido las juntas departamentales de higiene convertidas en Direcciones departamentales de higiene, según la ley 84 de 1914, debían ocuparse:

- “1°. Lo que se relaciona con el ejercicio de la medicina y de la farmacia, venta de drogas, venenos, específicos y medicamentos secretos.
- 2°. Calidad de alimentos, condimentos, bebidas
- 3°. Aguas potables, acueductos, cañerías, albañales
- 4°. Saneamiento de poblaciones y habitaciones particulares
- 5°. Salubridad de cuarteles, escuelas, colegios, talleres, hospitales, prisiones y demás habitaciones colectivas.
- 6°. Industrias peligrosas, insalubres o incómodas

- 7°. Medidas que deben tomarse para prevenir, detener y combatir las enfermedades epidémicas.
- 8°. Asuntos relacionados con la higiene infantil.
- 9°. Mortalidad y sus causas.
- 10°. Movimiento de población y estadística demográfica.
- 11°. Geografía médica.
- 12°. Epizootias (BNC, Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915; 14-15)

Los eugenistas latinoamericanos, tal como lo sostiene Stepan, generalmente enfatizaban en la lucha contra de los venenos raciales (elementos y factores que contribuyen a la degeneración de la raza, al desarrollo de enfermedades hereditarias). Estos venenos en el caso colombiano, eran los que no habían permitido la introducción de la inmigración que se necesitaba: “las enfermedades sociales que originan la mortalidad infantil, el alcoholismo, la sífilis y la tuberculosis, han atacado la población, no han permitido su desarrollo natural y han alejado la inmigración en la escala que necesitamos.” (BNC, Política Sanitaria. Exposición de motivos ley 12 de 1926, sobre enseñanza de la higiene, saneamiento de los puertos marítimos, fluviales y terrestres y de las principales ciudades de la Republica, 1926).

Los primeros efectos de esta política sanitaria se expresaron con la ley 17 de 1908, que en su artículo dos indicaba que para dar cumplimiento a las estipulaciones de la Convención Sanitaria de Washington era necesario “establécese en el territorio de la Republica el servicio de Policía Sanitaria, marítima y terrestre. El personal encargado de este servicio será: la Junta Central de Higiene (1), las Juntas Departamentales de Higiene (2), los Inspectores de Sanidad de Puertos, los Médicos de Sanidad, los Directores y subalternos de las Estaciones Sanitarias, y los demás empleados dependientes de los enunciados” (BNC, Compilación de las leyes, Decretos, Acuerdos y Resoluciones vigentes sobre la higiene y sanidad en Colombia, 1920).

Dentro de esta implementación jugaron un papel relevante los galenos. Serán las autoridades médicas las encargadas y autorizadas para adelantar los planes de higienización de las ciudades. Fue en gran medida a través de ellos que se gobernó la ciudad. Además del nombramiento de médicos para el control marítimo y portuario, su participación en las diferentes entidades municipales de obras públicas, planeamiento, direcciones de sanidad, fue significativo durante estas centurias. Con la creación de los diversos organismos

sanitarios en la ciudad, fueron los médicos quienes ocuparon estos puestos bajo la promesa de que constituían el personal autorizado para las transformaciones sanitarias y urbanas.

De este modo la medicina ocupó un lugar central en los destinos de la ciudad, en el caso de Cartagena es interesante observar como a través de la formación médica, los sectores afrodescendientes encontraron un espacio de representación, y un mecanismo de ascenso social. Como lo resalta Flórez en su trabajo, personajes como Manuel Pájaro, junto con un grupo de médicos de la época, lograron destacarse en diversos cargos públicos en la primera mitad del siglo XX, y penetrar diversos escenarios de participación política e intelectual de la ciudad:

la Universidad de Cartagena, La academia de Historia y la Academia de Ciencias Naturales y Medicina. Esta última, creada en el año de 1888, agrupó a un notable grupo de médicos que tenían influencia en la vida social, política e intelectual de la ciudad. Dentro de ese grupo es posible destacar, además de la presencia de Pájaro Herrera, quien fue uno de sus miembros fundadores y se desempeñó como secretario de la misma, el papel desempeñado por médicos como Manuel Francisco Obregón o el de los hermanos Daniel, Raúl y Eusebio Vargas Vélez (Flórez; 2009, 44).

Sabemos que Manuel Pájaro, quien se desempeñó como Director Departamental de Higiene de Bolívar, se destacó por su notable interés en el saneamiento de la ciudad, y de la importancia de llevar la higiene pública a todas las poblaciones en especial a los puertos. En una comunicación dirigida a la Asamblea Departamental en 1917, Pájaro expresaba al respecto lo siguiente: “El servicio de higiene pública, a que tanta atención consagra en estos tiempos todas las naciones civilizadas, ha venido siendo también en nuestra Patria un asunto de particular estudio, a fin de que la higiene pública alcance el desarrollo indispensable, no solo para beneficio de nuestros pueblos, que de esta manera tendrán bien protegida su salud, sino para facilitar nuestras relaciones internacionales, ocasionadas a ser seriamente perturbadas si nuestras poblaciones, y en especial nuestros puertos, no son convenientemente higienizados” (BLAA, Revista de Higiene, 1917).

Entre las responsabilidades del personal médico, encontramos todo lo relacionado con la vigilancia, control y saneamiento de las áreas portuarias. Con este cuerpo sanitario, el estado no solo creaba las tecnologías necesarias para combatir los males epidémicos; sino que también construía todo un corpus de control poblacional:

Los inspectores de sanidad deben mantener al corriente, día por día, a las autoridades políticas y Sanitarias y a la Junta Central de Higiene de la

marcha de cualquiera enfermedad epidémica que aparezca en su circunscripción, y dictar las medidas necesarias para combatirla y limitar la epidemia. Deben también vigilar porque los Médicos de Sanidad de los puertos cumplan con sus deberes y suministren oportunamente todos los datos e informes a que están obligados, y para esto deben visitar los puertos de su jurisdicción cuando lo estimen conveniente o lo ordene la junta. Corresponde también a los inspectores llevar la estadística de los puertos, ponerse en relación con los Cónsules de Colombia en el Exterior y con las Oficinas Sanitarias Internacionales para obtener con la mayor frecuencia datos sobre el estado sanitario de los puertos que están en relación con los de Colombia, y debe resolver las consultas que en el ramo de sanidad de los puertos le hagan los Médicos de Sanidad y los directores departamentales de higiene (BNC, Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915; 56-57).

Por su parte los médicos portuarios, tenían a su cargo la observación y vigilancia de los buques que partían y llegaban a él, con el fin de evitar el embarque de personas contagiadas o sospechosas de alguna enfermedad, tal como lo dispuso el artículo 50 del acuerdo número 14 de 1913: “Todo buque que llegue a un puerto de Colombia debe ser reconocido por el Médico de Sanidad y las demás autoridades sanitarias que fuere conveniente, antes de ponerse en comunicación con el puerto. El reconocimiento tiene por objeto principal cerciorarse de la procedencia del buque y de las condiciones sanitarias en que se presenta”. (BNC, Legislación colombiana sobre higiene y sanidad, 1937). Además de las disposiciones propiamente médicas, los galenos estaban facultados para la organización de los espacios urbanos, y por tanto para intervenir en los asuntos de la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad, tal como se expresa en el acuerdo número 5 de 1914:

Artículo 36: “Cuando no haya medico municipal, o lo disponga la Junta Central de Higiene, los Médicos de Sanidad de los puertos desempeñaran también las siguientes funciones:

1° Vigilar el aseo general de la población.

2° Estudiar la provisión de agua potable y los servicios de alcantarillas, excusados, depósito de basura, etc., y hacer a las autoridades las indicaciones necesarias para mejorar estos servicios.

3° Vigilar la calidad de las bebidas y de los alimentos que se expendan.

4° Ordenar la desinfección de los locales contaminados y expedir el correspondiente certificado.

5° Visitar, por lo menos cada dos meses, los colegios, cuarteles, hospitales, prisiones, escuelas, etc., y dar informes a la Junta Central de Higiene sobre el estado de esos establecimientos y los resultados de esas visitas.

6° Señalar los lugares en que deben situarse los mataderos, depósitos de cueros, fabricas peligrosas e insalubres, cementerios, etc., y dar cuenta a las correspondientes autoridades” (BNC, Legislación colombiana sobre higiene y sanidad, 1937).

Las visitas debían hacerse cumpliendo con la simbología diseñada para que este tipo de tecnología surtieran el efecto esperado, generar disciplinas, que pudieran mejorar las condiciones sanitarias, las relaciones comerciales y culturales que se tejían a través de los puertos, todas ellas amparadas en la legislación : “Los Médicos de Sanidad de los puertos practicarán la visita sanitaria rigurosamente uniformados. El uniforme consistirá en un vestido blanco, compuesto de pantalón y blusa, cerrada hasta el cuello, cachucha blanca con visera de goma y zapato igualmente blanco. Sobre el hombro izquierdo de la blusa o dormán estará bordada en rojo una cruz de malta debajo de un ancla. La cachucha tendrá una inscripción que diga: “*Medico de Sanidad*” colocada debajo del escudo de Colombia” (BNC, Legislación colombiana sobre higiene y sanidad, 1937).

Además de estos mecanismos, el cuerpo sanitario dispuesto para los puertos, estaba en relación directa con el desarrollo de tecnologías de control y prevención, basadas en la estadística, tal como se observa en el decreto 254 de 1913, que en su artículo 11 se indicaba lo siguiente:

Los inspectores de sanidad marítima avisaran por telégrafo al Ministerio de Gobierno y a la Junta Central de Higiene (1) la primera aparición de la peste, el cólera o la fiebre amarilla, en su jurisdicción, indicando el lugar y la fecha de aparición, el origen y la forma de la enfermedad, el número de casos confirmados y de defunciones y una relación de las medidas que se hubieren adoptado después de la primera aparición de la enfermedad. Deben mantener al corriente, día por día, a las autoridades, de la marcha de las enfermedades pestilenciales y de los progresos que hagan (BNC, Legislación colombiana sobre higiene y sanidad, 1937).

De esta manera el manejo de las estadísticas y censos como los señala Kingman “estuvo estrechamente ligado a los requerimientos de centralización del Estado y los municipios, así como del desarrollo de instituciones y aparatos especializados como la Policía, la Beneficencia Pública, el sistema escolar. El estado intentaba concentrar información, unificarla bajo determinados parámetros y la redistribuía, como parte de sus propios recursos de verdad” (Kingman; 2008, 314)

La política sanitaria y el control migratorio

La destacada importancia de los médicos en los asuntos sanitarios, así como en la vida política y social del país, dado su nombrado papel científico, hizo que muchas de las disposiciones tomadas, estuvieran entrelazadas e influenciadas por la ciencia racial

eugenésica. En este sentido para lograr el ingreso de inmigrantes al país, era necesario hacer compatibles el saneamiento de nuestras ciudades y el ingreso de “razas superiores” y de esta manera facilitar la regeneración de la población. Este discurso influenció de manera decisiva la legislación que se estaba erigiendo en el país, de acuerdo con lo planteado en la exposición de motivos de la ley 12 de 1926, la política sanitaria debía hacer un esfuerzo por higienizar las ciudades y permitir con ello la atracción de los inmigrantes:

Esta política sanitaria no es indispensable únicamente al crecimiento vigoroso de nuestra población regnícola, sino también al incremento de la inmigración que deseamos, Los emigrantes europeos y norteamericanos no eligen fácilmente para su residencia sino ciudades o comarcas de rigurosa salubridad. Como individuos de una civilización superior, no se avienen con una vida sin higiene, y los aterran los peligros de los países mortíferos y de los climas insalubres. A conseguir aquellos fines se encamina el adjunto proyecto de ley... (BNC, Política Sanitaria. Exposición de motivos ley 12 de 1926, sobre enseñanza de la higiene, saneamiento de los puertos marítimos, fluviales y terrestres y de las principales ciudades de la Republica, 1926).

El carácter racializado de la legislación sanitaria era tan marcado que según el acuerdo número 21 de 1915, con el cual se reglamenta el servicio médico de sanidad portuaria, indicaba en su artículo 7º: “Los médicos de sanidad de los puertos no permitirán, por motivo alguno, que entren al país inmigrantes que padezcan de tracoma o de cualquiera otra enfermedad contagiosa, o aquellos que por las condiciones en que lleguen, por sus hábitos o herencias étnicas sean o puedan llegar a ser un peligro para la salubridad pública...” (BNC, Legislación colombiana sobre higiene y sanidad, 1937).

De acuerdo con Kingman, “No cabe duda de que los requerimientos profesionales de los primeros médicos que se orientaron por el higienismo se enmarcaron dentro de un contexto en el que las prácticas racistas dominaban la escena urbana. Las políticas salubristas no respondían solo a criterios médicos sino que existía una relación directa entre limpieza urbana y urbanidad o “renacimiento como urbe” (Kingman; 2008, 298).

La racialización de las disposiciones antes señaladas, muestran la marcada influencia que el debate sobre la degeneración racial había causado en el país, del grado de materialización de este pensamiento en los procesos de modernización portuaria de ciudades que como Cartagena, habían estado marcadas por su carácter africanizado y el “peligro que significaba su progresivo ascenso hacia el “centro de gravedad” de la sociedad colombiana (Flórez, 2008, 6). Es así, como inspectores de sanidad y los médicos portuarios

condensan los dispositivos de seguridad que pretenden hacer de las ciudades-puertos, zonas aptas racialmente para la civilización.

En el informe presentado al Congreso en 1915, la Junta Central de Higiene, destaca el papel desempeñado por el Inspector de Sanidad de Puerto Colombia (Barranquilla), en especial por la atención que el Dr Vengoechea ha prestado “a los inmigrantes que han llegado en los últimos tiempos, a fin de prevenir los males que pueda traer una inmigración inconveniente por las enfermedades que importe, y por las malas condiciones de higiene y morales que tengan ciertos inmigrantes que se rechazan con vigor en todos los países”. (BNC, Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915, pag 57).

Si bien se confiaba en que la inmigración de razas superiores vendría a mejorar las condiciones biológicas de nuestro pueblo “degenerado” por la influencia de razas inferiores como “negros e indios”, había claridad en que esa inmigración debía ser de la más avanzada y civilizada. Aquí nuevamente como lo expresa Castro-Gómez: “El problema de Colombia no será resuelto entonces a través de una tecnología de gobierno que busque producir la vida de su población originaria, creando nuevas esferas de abrigo para ella, sino mediante una que ataque radicalmente la dimensión biológica del problema. Por eso, la solución no puede ser otra que “mejorar la raza” mediante su cruzamiento de razas superiores. Importar razas mejor dotadas para combatir el “agotamiento vital” de la población ya existente” (Castro-Gómez; 2009, 165).

Otra de las tecnologías que revestía gran importancia para las ciudades-puerto a nivel de infraestructuras física era la construcción de las Estaciones Sanitarias, estos lugares debían poseer los instrumentos esenciales para el control de las pestes y enfermedades tropicales, tal como lo señalaban los organismos internacionales de salud:

Las Estaciones Sanitarias tendrán los siguientes locales separados: 1º, un pabellón para aislamiento de los pasajeros sospechosos; 2º, otro para aislamiento y tratamiento de los enfermos, con las separaciones que fueren necesarias, y que puede tener dos o más cuerpos de edificio; 3º, un pabellón para el personal que sirva en el lazareto; 4º, un local para laboratorio; estufa y demás aparatos de desinfección indispensables; 5º, locales que permitan separar las mercancías que estén infectadas de las que vayan a desinfectarse (BNC, Legislación colombiana sobre higiene y sanidad, 1937).

Los intentos por llevar a cabo estas reformas en las zonas portuarias del país, denotan el intento del estado central por materializar las tecnologías necesarias para el gobierno de la población. Sin embargo, estos dispositivos se tropezaron con las dinámicas propias de cada

contexto. De acuerdo con esto, entendemos que los dispositivos a la manera de Foucault, no actúan de manera rígida y vertical, están sujetos a las propias realidades donde se implementan. El médico del puerto como representante de estas tecnologías, creados para controlar a vida en el puerto, no siempre tuvo la autonomía para desenvolverse frente a situaciones de alarma, un importante número de quejas en la prensa de la época expresa, como estos dispositivos se encuentran al vaivén de las propias realidades y contextos de las ciudades.

Una voz de reclamo la encontramos en la prensa Cartagenera, cuando un buque de la United Fruit, que había fondeado la bahía de la ciudad, y al cual el Dr Vicente Villa, médico del puerto, resolvió que restringir su entrada. Encontró con que, después de una comunicación con la estación de Puerto Colombia en Barranquilla, donde funcionaba desde 1913 la Estación Sanitaria, hiciera que su orden fue desacatada y se resolviera dar entrada al buque. Estas situaciones muestran como estos mecanismos tenían su propia dinámica, sobre todo si tenemos en cuenta que el espacio Caribe, ha sido un espacio transgresor históricamente: “Sobre esto nada tenemos que decir, porque la Sanidad puede hacer lo que quiera y descuidar el cumplimiento de las disposiciones sanitarias y exponer a los habitantes a una epidemia; pero si esto es así, no deben dictarse disposiciones preliminares, no alarmar, no hacerle confiar al público en que hay quien vele por su seguridad, sino dejar que suceda lo que suceda y que cada uno se componga como Dios le dé a entender” (AHC, Diario de la Costa, Enero 13 1917). Esta particularidad transgresora bien nos la resume Solano en la siguiente nota:

Los puertos eran los sitios en donde desembocaban y se reproducían todas las necesidades y las pasiones, y, por tanto, lugares de transacciones en el sentido más amplio, de competencia y de una negociación cultural regateada entre los sectores sociales que intercambiaban sus capitales simbólicos siempre con las miras puestas en sacar ventajas y en no perder sus autonomías. En ellos, la mentalidad transgresora alcanzaba su mayor expresión y se traducía en códigos culturales colectivos que mediatizaban las relaciones entre los grupos sociales y entre estos y las instituciones (Solano, 2001, 7).

Hacia 1924, de acuerdo con lo registrado en las memorias del Ministro de Instrucción y salubridad pública, se denunciaba la precaria remuneración que tenían los médicos de sanidad. Frente a la importancia que habían adquirido estos cargos a causa de los valores sanitarios, de los asuntos epidemiológicos, así como en relación a los temas de inmigración:

Los médicos de sanidad de estos puertos están muy mal remunerados. Este empleo es cada día más importante y exige conocimientos especiales de higiene, patología tropical y bacteriología, que es necesario remunerar con justicia. La ley 84 de 1914 dispuso sabiamente que el Gobierno señalara los sueldos de los Médicos de Sanidad según las condiciones especiales de cada puerto. Esta disposición rigió hasta 1920, en que por motivos de economía se redujeron esos sueldos y se suprimieron varios de estos puestos, que es preciso restablecer. No debe olvidarse que los Médicos de Sanidad van a desempeñar importantes funciones respecto a la inmigración y a atender los laboratorios que deberán establecerse en algunos puertos de acuerdo con las necesidades de la higiene moderna y la solicitud de las Convenciones Sanitarias (BNC, Memoria del Ministro de Instrucción y Salubridad Publica 1924).

Para 1931, con la expedición de la ley 51 de 1931. Mediante la cual se aprobaba el Código Sanitario Panamericano, inscrito en la VII Conferencia Panamericana de la Habana, celebrado en noviembre de 1924 y del cual Colombia fue participante. En su capítulo IV, el Código Sanitario clasificaba a los puertos en las siguientes categorías: puertos infectados, puerto sospechoso, puerto limpio clase A, puerto limpio clase B, puerto no clasificado. (BNC, Legislación colombiana sobre higiene y sanidad, 1937). Cada una de estas jerarquizaciones guardaba relación con las condiciones higiénicas, y el cumplimiento o no, de las normativas que la legislación internacional venía implementando en las zonas portuarias desde hacía varios años, con el objetivo de hacer de los puertos, espacios higiénicos. Un puerto limpio clase A, que era el estándar deseado para el tráfico comercial y humano debía cumplir las siguientes condiciones:

1ª La ausencia de casos no importados de cualquiera de las enfermedades referidas en el artículo 23, en el puerto propiamente dicho, e en las áreas adyacentes del mismo.

2ª a) La presencia de un personal de sanidad competente y adecuado.

b) Medios adecuados de fumigación.

c) un personal adecuado y materiales suficientes para la captura y destrucción de roedores.

d) Un laboratorio bacteriológico y patológico adecuado.

e) Un abastecimiento de agua potable pura.

f) Medios adecuados para la recolección de datos sobre mortalidad y morbilidad.

g) Elementos adecuados para efectuar el aislamiento de pacientes sospechosos y para el tratamiento de enfermedades infecciosas (BNC, Legislación colombiana sobre higiene y sanidad, 1937).

Todos los esfuerzos apuntaban a que Cartagena, debía cumplir con estas condiciones para ingresar al sistema sanitario y de comercio internacional, como un puerto de primer orden. Sin embargo, hasta finales de los años 20s la ciudad seguía con sus viejos problemas sin resolver, pues aun no contaba con un sistema de abastecimiento de agua fluido y regulado, ni poseía las infraestructuras físicas y humanas necesarias para su modernización.

El tercer congreso médico y la modernización portuaria de Cartagena

En 1893 se celebró en Colombia, el primer Congreso Médico Nacional, evento que junto con la conformación de las sociedades de medicina en ciudades como Bogotá, Medellín, Cartagena, vinieron a conformar una geografía médica nacional, que velara por los intereses de la salud pública. Con la organización de estos cuerpos, no solo, el gremio cobraba legitimidad; sino que además se volvían actores decisivos en el ordenamiento de las principales ciudades:

Identificarse con un proyecto científico, inspirado en la solución de problemas concretos del desarrollo urbano y económico, daba al cuerpo médico organizado en cada una de las principales ciudades colombianas la fuerza y la legitimidad necesarias para formar entes autónomos que intervinieran en el ordenamiento urbano, que tuvieran influencia en la toma de decisiones sobre asuntos aparentemente diversos como la salubridad pública, la justicia, la educación, las disciplina de los cuerpos en el conjunto social y la higiene de los intercambios comerciales en los puertos (Casas-Márquez; 1999, 121).

En medio de este panorama nacional, en el que la medicina aparecía como un biopoder determinante para la modernización urbana. Las agremiaciones, congresos, y organizaciones médicas se convirtieron en espacios en los que se dieron lugar agitados discusiones, en las que se planteaban no solo el estudio de las condiciones de ciudades, enfermedades y geografías; sino que además en ellos se debatían las posibles propuestas de transformación que debían realizarse.

Entre los temas que proponía la Junta organizadora del tercer médico a reunirse en Cartagena en 1918, destacamos la sesión tercera denominada *Ingeniería Sanitaria*. Los temas propuestos para esta sesión hacen referencia directa a la modernización de las ciudades, al papel de del saneamiento básico, así como la necesidad de construcción de edificios o dispositivos destinados a las diferentes tareas y espacios de las ciudades. Esto

resulta interesante ya que nos muestra la importancia que ocupa el tema de la modernización de las ciudades-puerto para la época:

Sección Tercera
Ingeniería Sanitaria

- I. Proyectos de provisión de aguas potables para las principales ciudades de Colombia, y su purificación por el sistema de filtros, métodos químicos, ozonización, y rayos ultravioletas. Proyectos de lavaderos públicos, de baños, alcantarillados, de excusados, de regadíos y utilización de aguas contaminadas.
- II. Planos, perfiles, fachadas y presupuestos de edificios destinados a la instalación de aparatos de desinfección municipal y laboratorios bacteriológicos.
- III. Proyectos completos de edificios destinados a hospitales, asilos, escuelas, cárceles y cuarteles.
- IV. Estudios completos de mataderos, plazas de mercado, lecherías, habitaciones y barrios obreros, planos y presupuestos de hornos de cremación de basuras.
- V. Planos de urbanización adaptables a las principales ciudades del país.
- VI. Proyectos relativos a construcciones que favorezcan el saneamiento de nuestros puertos fluviales y marítimos. Planos de estaciones sanitarias.
- VII. Desección y drenaje de tierras (BNC, Tercer Congreso Médico. Reglamento y Temas, 1914).

El congreso médico llevado a cabo en enero de 1918, ha sido reconocido por la historiografía local y nacional, como uno de los eventos de mayor importancia del periodo, dado que en él, el destacado médico Miguel Jiménez López, presentó una de las conferencias más polémicas y estudiadas hasta hoy: *“Nuestras razas decaen. Algunos signos de degeneración colectiva. El deber actual de la ciencia”*. En este trabajo el doctor Jiménez sostuvo que “nuestro país presenta signos indudables de degeneración colectiva, degeneración física, intelectual y moral”. Con estos planteamientos se animó en el país una gran polémica en torno al debate de la degeneración de las razas.

Debido a que estas conferencias como lo hemos subrayado, han venido siendo estudiadas desde hace ya varios años por distintas disciplinas (Flórez, 2008) (Castro-Gómez, 2007) (Noguera, 2003) (Mc Graw, 2007) (Helg 1989). Nos interesa rescatar de evento algunas de las principales conclusiones. Así como los aportes en relación a la modernización de la ciudad-puerto de Cartagena como parte de las estrategias planteadas para transformar estos espacios.

Entre algunas de las principales conclusiones del evento encontramos aquellas que procuraban incentivar la expedición de medidas contra la tuberculosis, la creación de

dispensarios, la vigilancia de establecimientos donde asilar personas como escuelas, cárceles, conventos; así como la vigilancia en la construcción de casas de familias pobres. También que a través del congreso se lograran expedir disposiciones para la construcción de edificios escolares de acuerdo con los adelantos de la ciencia. Y de manera especial que esta “entidad estudie lo relativo al saneamiento de los puertos de Cartagena, Buenaventura y Santa Marta; construcción de estaciones sanitarias en ellos, dictar reglas para evitar que por ellos se introduzcan contagios, atender la pavimentación de calles; dotar a las poblaciones de buenos acueductos” (AHC, Diario de la Costa, Enero 21 1918).

Otra importante conclusión de lo ocurrido en el Tercer Congreso Medico Nacional, quedo registrado en la revista Anales de Ingeniería, una de las más importantes de la época. En esta publicación encontramos destacadas reflexiones y debates entre los estudiosos de las ciencias médicas y las ingenierías, encargadas hasta entonces de la higienización y de la planificación de las ciudades. Sus destacados trabajos relacionados con la ingeniería e higiene sanitaria han quedado como parte de ese legado. El informe del representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros Alfredo Ortega, al describir lo ocurrido en el congreso, destaca de manera particular, el trabajo presentado por el doctor Antonio R. Blanco, reconocido medico cartagenero, y su trabajo sobre las “Urgencias sanitarias del puerto de Cartagena”, al respecto Ortega indica:

Al discutirse el trabajo sobre las urgencias sanitarias del Puerto de Cartagena, algunos Delegados emitieron el concepto de que el Gobierno, en relación con esta ciudad, no había dado cumplimiento a las Convenciones internacionales de Paris y de Washington, a las cuales se adhirió Colombia, y me permite observar que si había cumplido en años anteriores, en 1913, el Gobierno, por conducto del Ministerio de Obras Publicas, había celebrado los contratos del caso, con la casa inglesa, S. Pearson & Son de Londres, sobre estudios de las necesidades sanitarias de los puertos de Buenaventura y Cartagena, los cuales fueron elaborados y servirán de base para contratar esas obras más tarde, cuando lo permitan los recursos del país (BNC, Annales de Ingeniería, 1918).

Conclusiones relacionadas con la racial, se pueden leer en la nota del periódico el tiempo de Bogotá, y reeditada por el diario La Época de Cartagena: “La raza amenazada”, en ella se recogen algunas de las consideraciones expuestas por el Dr Jiménez López en el tercer congreso. Sus postulados sobre la decadencia de las razas en Colombia, son resaltadas en el texto como una de las medidas que a consideración del Dr Jiménez salvarían las razas del país de la “degeneración”, esta salida era la inmigración. Sin embargo, llama la atención

que el columnista indica que además de este remedio radical seducen los otros apuntes del Dr Jiménez, basados en otros remedios posibles: “una cruzada de higiene nacional, para combatir el desaseo, los hábitos sedentarios, los trabajos agotadores; para organizar debidamente la educación física, en todos los colegios y escuelas, y la educación del carácter; para luchar contra ciertos males que arruinan muchas regiones, contra el alcoholismo, la sífilis, la tuberculosis, el cáncer, el paludismo y otros muchos. (AHC, La Época, Abril 12 1920). Aquí nuevamente la asociación entre pulcritud y blancura, y por otro suciedad y negritud.

La necesidad de fortalecer el esfuerzo propio, el cual conlleve a una renovación espiritual, que al lado de una campaña sanitaria, “que justificaría tantas veces la creación de un Ministerio de Higiene puesto en manos de un especialista que tuviera pasión de apóstol, nos parecen los medios primordiales de luchar contra el mal denunciado. Venga la inmigración en buena ahora, a mejorar y fortalecer nuestra raza, pero mientras viene, luchemos sin descanso por mejorar lo propio, por vigorizar el elemento autóctono y levantarlo día a día” (AHC, La Época, Abril 12 1920).

Jiménez López, convencido de que la degeneración de la raza era un asunto biológico, consideraba que “ni las políticas sociales y educativas, ni las medidas disciplinarias sobre los cuerpos lograran evitar la decadencia de la “raza colombiana” ya que esta se debe más a factores hereditarios que a factores medioambientales... de manera que: “Si se quiere atacar el mal de fondo será necesario apelar a un recurso mucho más drástico y definitivo: las poblaciones incapaces de moverse para salir de esos cascarones primarios, deberán ser *reemplazadas* por poblaciones con capacidad de movimiento” (Castro-Gómez; 2009, 165).

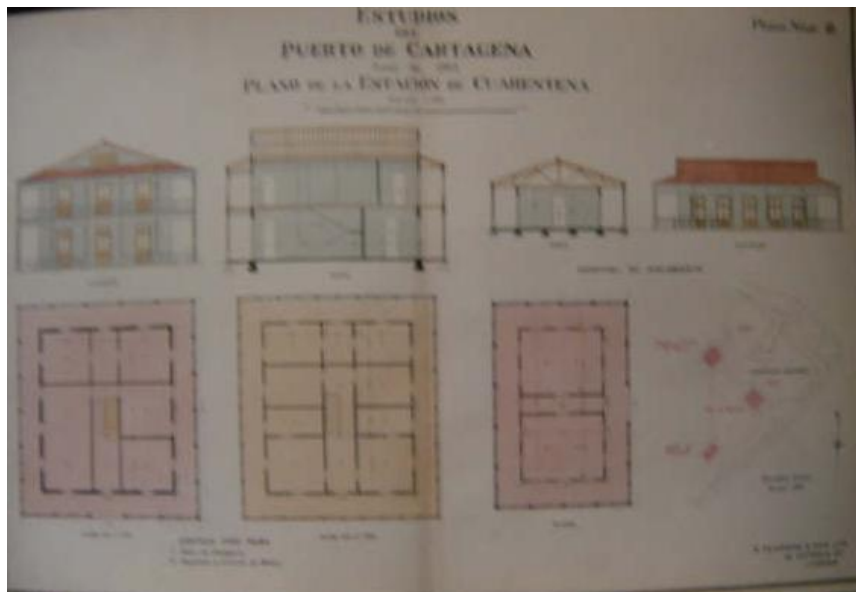
Las proyecciones modernizadoras de la Pearson & Son

El compromiso de Colombia por cumplir las convenciones sanitarias internacionales, fue un proyecto ambicioso, y con una fuerte carga eugenista. Entre las propuestas y la realidad hubo muchas contradicciones, el estado de los puertos en especial el de Cartagena, seguía siendo lamentable. La contratación de la firma inglesa Pearson & Son, que había sido ordenada, según ley 77 de 1912 (AHC, Diario Oficial, 1912), y que autorizó al gobierno para contratar a la compañía europea, el estudió de las obras necesarias para los puertos de

Cartagena, Buenaventura y la bahía de la Isla de San Andrés. Había sido hasta entonces, solo un intento fallido en la idea de la modernización de estos puertos.

La casa Pearson & Son una de las más prestigiosas a nivel mundial en trabajos de ingeniería. Dedicada a la construcción y fabricación de ladrillos en el pueblo de Huddersfield en Yorkshire, Inglaterra, por el Sr Samuel Pearson, rápidamente entre 1880 y 1920, se convirtió en una de las empresas más importantes del sector ferrocarrilero (una industria muy dinámica durante la segunda mitad del siglo XIX) llegando a tener para este periodo más de ochenta contratos de obras públicas a nivel mundial. La lista incluía obras en New York, Sudan, España, Chile, Brasil, México y Colombia. (Garner; 2005, 149).

Imagen 5: Plano Estación de Cuarentena propuesto por la Pearson & Son



Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango.

Por años, las proyecciones realizadas por la Pearson, quedaron como parte del ideal de proyecto de ciudad aspirado. Sectores comerciales, políticos y obreros, veían en esta propuesta la respuesta más acertada de planificación para la ciudad, y en base a la cual Cartagena podría haberse convertido en una ciudad “moderna”:

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... (AHC, Diario de la Costa, Enero 10 de 1922).

Ese esplendido paseo que podríamos llamar Boulevard Caribe, lo admiramos por unos minutos, en el ocaso de una tarde decembrina, repleto de gente muy bien vestida que paseaba sobre la anchurosa terraza bañada, por los últimos reflejos de un sol moribundo y salpicado por la furia de las olas. Colmado estaba de muchachas bonitas con sus sombreros de última moda...en la acera de enfrente se alineaban las típicas fachadas de los café cantantes, cabarets y teatros, con sus luces ya encendidas y en medio de la vía arenosa los tranvías que pasaban...ese paseo haría la vieja Cartagena una población modernizada y cosmopolita... Quien ha de creer que más tarde, cuando el boulevard Caribe sea una realidad, que allí de ese lado del mar antillano existieron 3 inmundos arrabales... (AHC, Diario de la Costa Enero 10 de 1922).

Los estudios de la Pearson, fueron entregados al gobierno nacional, las recomendaciones hechas por esta compañía nunca se llevaron a cabo. Aunque no existe una certeza de lo ocurrido, dos factores posibles pueden explicar esta situación: primero el advenimiento de la Primera Guerra Mundial, la cual mantuvo en reserva los contactos entre el gobierno y la compañía inglesa, y por otro lado la disponibilidad de recursos del estado colombiano para invertir en obras tan importantes como esta, en un momento en que era de interés para las elites andinas direccionar los dineros públicos para fomentar las exportaciones de café.

En el informe del gobernador de Bolívar a la asamblea en 1921, se justifica en buena medida la puesta marcha de las obras de modernizadoras de la ciudad, en la escasa disponibilidad de recursos: “Doloroso es confesar que las condiciones sanitarias del Departamento, especialmente las de la ciudad de Cartagena, como puerto marítimo y entrada principal al país, dejan mucho que desear; y aunque es verdad que se han dictado varias leyes sobre saneamiento y muchísimas disposiciones sobre higiene, la escasez de recursos no ha permitido llevarlas a la práctica” (BNC, Mensaje del gobernador del Departamento a la Asamblea Departamental de Bolívar, 1921). Así, ni los esfuerzos de las elites cartageneras, ni el clamor cartagenero al solicitar atención del gobierno y cumplimiento de las reglamentaciones internacionales fueron suficientes para que el estado colombiano prestara la debida atención a la necesidad de las ciudades portuarias, pese a que en la legislación se nombra con claridad el compromiso con estos espacios, las limitaciones para llevar a feliz término las obras proyectadas, sugiere que los fuertes intereses

económicos que se libraban entre las regiones, pudo ser un factor determinante a la hora de hacer cumplir los compromisos modernizadores en estas áreas.

Como veremos en el próximo capítulo, algunas pistas sobre los conflictos regionales en torno a estas obras modernizadoras, nos pueden llevar a conclusiones tentativas sobre los intereses que existían de no desarrollar la costa, sino el centro andino y de esta manera consolidar una hegemonía regional andino- céntrica. En ello jugó un papel clave las consideraciones de inferioridad racial, las condiciones anti-higiénicas, como justificaciones para no desarrollar estos proyectos de modernización en los puertos Caribeños. Lo que se encontraba detrás de estas ideas, era, que por sus condiciones de inferioridad los costeños estaban imposibilitados para el progreso y la civilización. Esta visión justificaba en buena parte el proyecto centralista, andino y blanco. Y frenaba de alguna manera la posibilidad de que Cartagena pudiera convertirse en el principal centro portuario de la costa norte, a través del cual la ciudad pudiera disputar con Bogotá intereses políticos y económicos.

CAPÍTULO IV: LA CIUDAD-PUERTO DE CARTAGENA: TENSIONES Y LIMITACIONES EN SU PROYECTO MODERNIZADOR

El proceso de modernización que la ciudad-puerto de Cartagena intentó llevar a cabo en las primeras tres décadas del siglo XX, estuvo influenciado por la ciencia racial eugenésica y su marcada expresión higienista, la cual a través del debate de la degeneración racial en Colombia hacia los años 20s, suscitó entre los principales médicos e intelectuales del país, una discusión que permeó buena parte de la legislación que durante estos años el estado colombiano intentó implementar bajo un marco biopolítico, en la modernización de sus principales centros portuarios.

Este proceso se desarrolló en un momento trascendental en los destinos del país, la idea de hacerse una nación moderna guio buena parte de estas iniciativas. En ella todos los sectores, localidades, ciudades y regiones querían ser participes. Cartagena por su papel desempeñado durante el periodo colonial, como el principal puerto de la república. Encontró en este escenario la oportunidad para reactivar su economía portuaria y su preponderancia como ciudad, al interior de la región y frente a los Andes. Sin embargo, como veremos, estos proyectos generaron una variedad tensiones locales y regionales.

En este orden de ideas en este apartado nos interesa mostrar las conflictividades e intereses que se desarrollaron entre Cartagena y Bogotá, en torno al proyecto de modernización de esta ciudad-puerto. Las sucesivas tensiones con los poderes andinos resultan trascendentales, debido a que hasta entonces el desarrollo de los proyectos modernizadores de las ciudades, estaban marcados por el papel que el Estado central cumplía, en la aprobación y puesta en marcha de estos planes. De igual manera intentamos contextualizar el escenario de intereses que se encontraban en juego, tanto a nivel intraregional, en especial por la disputa de la primacía portuaria de Cartagena con Barranquilla; como a nivel nacional por el papel que empezaba a tener el puerto de Buenaventura. En medio de este ambiente, el discurso modernizador de las elites cartageneras, fue recordar el pasado de la ciudad, como un recurso de sustento del ideario modernizador frente al estado, a la hora de rescatar su proyecto de ciudad-Puerto frente a los Andes.

El sentido del pasado en la proyección de la ciudad presente: una matriz colonialista

Cartagena constituye sin duda, una de las ciudades más importantes de la historia americana, su singular bahía y el ser uno de los puertos más importantes de España en la región, durante el periodo colonial le han merecido esta particularidad. Su estratégica posición en el mar Caribe, al extremo norte de Colombia, la convirtieron en la puerta de entrada hacia el interior de Suramérica, y en el eje del comercio regional Caribeño. Su gran dinamismo portuario y comercial, así como la organización político –administrativa que desempeñó, al ser uno de los centros de información oficial proveniente de la metrópolis, propiciaron un ambiente dinámico tanto en su vida urbana, como económica y política, y pronto la convirtieron en uno de los enclaves especializados más importantes de comercio esclavista:

Inserta en la región Caribe, la ciudad para su desarrollo no dependió exclusivamente de la minería de oro. Su condición de puerto comercial atlántico, con acceso a privilegiada información de los mercados coloniales, la llevó a poseer una cierta flexibilidad a la hora de adaptarse a las nuevas coyunturas económicas que se producían en la colonia americana. La demanda de esclavos aumentó a fines del siglo XVI en todo el continente, y Cartagena se especializó en abastecer esa creciente necesidad del mercado (Vidal, 2002).

El intenso movimiento mercantil de cueros, plantas, joyas, perlas, frutos, oro y en especial plata y esclavos, incremento el arribo de extranjeros, comerciantes, aventureros, y tripulantes que atraídos por la variedad comercial de la ciudad, impulsaron el desarrollo de intensas prácticas comerciales, y consiguieron el establecimiento de casas comerciales que convirtieron a la ciudad en “el centro comercial más importante del espacio regional del Caribe” (Vidal, 2002) (Palacios, 1973).

A su estructura urbana de cuadrícula de carácter ortogonal, se incorporaron medidas y construcciones de orden militar, dado el papel central que Cartagena cumplió como parte del cinturón de defensa del imperio español. El importante tráfico comercial y humano de la cual fue epicentro, la posicionaron como una de las ciudades puerto-fortaleza más importantes de América. Esta condición favoreció que desde los primeros años de su vida urbana colonial, la corona invirtiera grandes recursos en la defensa de la ciudad. Al ser el punto de llegada de los tesoros provenientes del Virreinato del Perú, del oro y la plata que se extraían del potosí y del interior de la Nueva Granada, la hacían una ciudad atrayente a

los piratas, que en especial de origen inglés, rodearon la ciudad en distintos momentos de su vida colonial.

Esta primera etapa de vida urbana, la ciudad se destacó por dos condiciones centrales, la de ser una de las ciudades-puerto más dinámicas de la región, y la de poseer uno de los sistemas defensivos más representativos del Caribe, sobre el cual se construirá una de sus centralidades históricas más importantes (Fundacional). Desde esta perspectiva entendemos como lo sostiene Carrión, al ser la ciudad un producto histórico, todas sus centralidades urbanas son históricas y dentro de ellas existen distintos tipos de centralidades, una que viene de la concentración, intensidad y variedad de funciones centrales y otra histórica referida a la acumulación de valor histórico (Carrión, 2010;69).

En este sentido, para el caso de Cartagena, la primera guarda relación las funciones centrales que cumplía el puerto, centro de la vida urbana de la ciudad, y la otra representada en el conjunto de murallas y castillos, elementos monumentales cargados de valor histórico, en las dos encontramos los antecedentes de la centralidad fundacional y funcional, dado que en su ‘momento fueron la ciudad toda’. Las corrientes monumentalista del siglo XX, como mostraremos más adelante, encuentran en el pasado colonial, la reminiscencia idílica para pretender recuperar sus privilegios, es decir, “en esta necesidad de recrear el pasado se privilegia el periodo colonial, al extremo de que se asocia como si fueran disímiles, al centro histórico con el centro colonial (Carrión, 2001; 37).

Uno de los proyectos centrales de la ciudad en las primeras décadas del siglo XX, fue el de recuperar su centralidad de ciudad-puerto, el plan que vino activar este ideario de desarrollo y progreso fue la contratación de la firma inglesa Pearson & Son, por parte del gobierno nacional. El plan presentado por la Pearson al gobierno nacional, incluía desde la modernización e higienización de la planta portuaria de la ciudad y de la bahía, así como la del centro amurallado, el cual contenía un sistema de cloacas, alcantarillado, pavimentación de la ciudad, alumbrado eléctrico, obras de defensa de la playa El Cabrero, entre otras. (AHC, Informe de Pearson & Son, sobre el saneamiento y mejoras del puerto de Cartagena, Memoria del Ministro de Obras Publicas al Congreso de 1916).

Imagen 6: Plano de la ciudad proyectado por la Pearson & Son



Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango.

Los estudios realizados por la casa Pearson, constituyen un hito importante para el desarrollo urbano de Cartagena, no solo por ser el primer proyecto de modernización urbana y de saneamiento de la ciudad-puerto, así como la primera propuesta de planeación urbana; sino porque además, este proyecto de renovación urbana trasciende el orden local, hacia una escala de corte regional-nacional, dado los conflictos y disputas que generó entorno a los procesos de modernización del país. En especial las tensiones que se presentaron entre los intereses de las regiones del interior andino, auspiciado por el gobierno central y los principales puertos de la región Caribe.

La necesidad de revitalización de la ciudad, en su aspecto físico y económico, dada la pérdida de sus funciones centrales durante el periodo decimonónico, llevó a que sus dirigentes encontraran en su centralidad fundacional, los atributos y al valor histórico “que durante mucho tiempo fueron realidades ausentes o inexistentes, y que ahora se plantean bajo la necesidad de reconstruirlos tanto como soporte material y funcional, como imaginario urbano que evoca lo que fue y debe ser bajo la figura de conservación (Carrión, 2010; 82).

Cartagena fue en los pasados siglos el emporio comercial de la América Hispana. A su puerto segurísimo y espacioso, concurrían

todos los galeones que de la vieja España venían a las Indias occidentales. Obligados por la necesidad de hacer escala antes de seguir viaje a las distintas factorías que el conquistador había establecido en las costas del nuevo continente. Lo imperfecto de la navegación de entonces y la falta de escalas seguras, era la causa eficiente de la arribada de galeones y calaveras al hermoso puerto de Cartagena (AHC, El porvenir, Abril 11 de 1912).

En este contexto, el conjunto monumental que poseía la ciudad heredado de la colonia, desempeñó un papel primordial, eran la muestra viva de un pasado glorioso, de una ciudad central dentro de la red urbana que el imperio español había creado en América. En este sentido “lo patrimonial aparece con un contenido y carácter marcadamente físico, con lo cual se convierte en una ‘cosa material’ ausente de lo social” (Carrión, 2001, 38). La centralidad de su puerto, se constituye en la premisa fundamental a la hora de adelantar las obras de renovación monumentalista, y el fomento comercial que Cartagena necesitaba. Ya que por el ingresaban no solo mercancías, sino también viajeros y visitantes. De modo que recurrir al pasado se ha convertido en la estrategia a través de la cual reclamar las mejoras de la ciudad:

Un siglo hace ya que las autoridades del régimen colonial dejaron de gobernar en esta ciudad. Al establecer nuestros antepasados el nuevo gobierno, encontraron valiosos bienes en ella, dejados por la colonia, que siempre se esmero en hacerla más floreciente, a la vez que inexpugnable, de las ciudades del continente, como aun lo demuestran sus fuertes y murallas construidos para su defensa; y así fue puerto marítimo y militar el más importante en toda la costa Atlántica y entrada principal para el comercio del interior de Nueva Granada...Durante estos cien años de vida republicana, todos esos bienes valiosos todos, que nos dejó la colonia y pasaron a ser de la Nación, han venido convirtiéndose en ruinas...venimos hoy a llamar la atención de ustedes hacia nuestras presentes dolencias y nuestras necesidades de carácter urgente, ya que no solamente afectarían a esta ciudad no remediándolas en tiempo, sino que estas llevan en si encerrados graves peligros para Colombia toda (AHC, El porvenir, Julio 4 de 1912).

Esta misiva redactada por importantes figuras políticas de la ciudad, como Henrique Román y Manuel Núñez, a un nutrido grupo senadores bolivarenses asentados en capital, muestra claramente el anhelo que las elites locales de Cartagena tenían en defensa de los intereses de la ciudad, y la necesidad de hacer un frente conjunto ante el estado colombiano, para llevar a cabo las obras necesarias para la modernización de la ciudad:

Conocido este estado de cosas lamentable en el principal puerto de la Nación, cuya posición importante es de todos conocida, y que debe siempre ser el principal baluarte de defensa nacional, no es posible que los poderes públicos permanezcan indiferentes, con quietud indolente, ante la perspectiva de la próxima inauguración del Canal de Panamá, que habrá de producir grandes cambios e imprimirá nuevos rumbos al comercio mundial (AHC, El porvenir, Julio 4 de 1912).

Este evocador pasado colonial, presente en los editoriales de prensa se alimenta de las descripciones e impresiones que el ingeniero y explorador francés, Félix Serret hiciera de su visita al país, y a la ciudad entre 1911 y 1912. Muy temprano en septiembre de 1912, El diario el Porvenir, uno de los más importantes de la ciudad dirigido por el político e intelectual Gabriel Porras Troconis, traduce y publica el capítulo que el viajero Serret dedica a Cartagena:

Por su feliz situación geográfica, su vasta y admirable bahía que no tiene en el mundo más de tres rivales: Río de Janeiro, San Francisco y Sídney; por el gran número y la magnificencia de sus edificios de la época colonial; el imponente aspecto de sus seculares fortificaciones, vestigios elocuentes de su poder y su esplendor pasados, Cartagena es, en efecto, una de las ciudades de América que excitan mas vivamente la curiosidad e inspiran mayor respecto (AHC, El Porvenir, Septiembre 22 de 1912)³.

Resulta interesante observar como los discursos modernizadores de la ciudad, encuentran en el pasado el sentido de hacia dónde debe volcarse su presente, el pasado funciona aquí como una manera de recrear y dotar de significancia a la ciudad. Al tiempo que rememora esta condición histórica con el fin de hacerla merecedora de sus transformaciones más apremiantes. A pesar de los cambios experimentados en la trama de la ciudad, la ciudad seguía siendo guardiana de un importante conjunto urbano heredado de la colonia. La narración de Henry Pershing, corresponsal del diario “the Tribune” y quien estuvo visitando la ciudad en 1924, se refiere a este patrimonio español en los siguientes términos:

Me he pasado el día recorriendo una verdadera y antigua ciudad española, la que escasamente tiene un ligero barniz de modernismo y cuya conservación deja mucho que desear. Muchas de sus calles tiene el pavimento gastado, el cual de la sensación de haber sido hecho en el

³ El texto original de su viaje a Colombia, se publicó a su regreso a Francia bajo el título de “Voyage en Colombia 1911-1912”, luego esta versión fue traducida y publicada por el Instituto Colombiano de la Cultura en 1994. En este trabajo Serret dedicó dos apartados a relatar su visita a Cartagena, las cuales han sido recogidas en la compilación de viajeros. Deavila, Orlando, Guerrero Lorena. *Cartagena vista por los viajeros. Siglo XVII-XX*. Biblioteca del Bicentenario de la Independencia, Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe- Alcaldía mayor de Cartagena-Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, 2011.

siglo XVIII. Todo recuerda los lejanos días de la dominación española...El idioma corriente es el castellano y sus habitantes son latino-americanos, blancos, negros y mulatos.... Viejas catedrales, viejos palacios y antiguos fuertes y caserones están proclamando su marcha de gloria. Y cuando se pasea a lo largo de la ciudad antigua, de ahora cuatrocientos años, viene a la mente el recuerdo de una civilización que no es de este siglo, pues por todas partes se ve el matiz del viejo mundo hispano y se halla el encanto de su gloriosa decadencia. Yo espero que nunca se levantará de su sueño de siglos y que la prisa y el afán de ser una moderna ciudad americana, no será nunca su herencia, pues el encanto de la vieja ciudad castellana, perezosa, con sus costumbres ancestrales y su presente indolente y adormido, será siempre todo esto”(AHC, La Patria, Abril 22 de 1924).

Lo que observamos es una ciudad que pretende ser moderna, pero que al mismo tiempo intenta resguardar parte del conjunto urbano colonial, que se propone hacer convivir su legado colonial, con las nuevas visiones de ciudad del momento. La Cartagena de inicios de siglo es una ciudad que apela a su pasado histórico colonial como lo sugiere Kingman, “ se trata de un momento inaugural en que se intentó asumir una “modernidad” y una “cultura nacional” sin renunciar, por eso, a los “privilegios coloniales” (Kingman, 2008).

Las numerosas asociaciones y alusiones de la ciudad con su pasado colonial, guarda relación con una visión hispanista de la ciudad y la cultura, que a finales del siglo XIX tuvo gran apogeo entre las elites intelectuales de la ciudad. Por no ser objeto de esta investigación no nos detendremos, pero es de resaltar que a pesar de que la ciudad jugó un papel fundamental en las gestas de emancipación, buena parte de la historiografía que se había producido hasta entonces, se encargó de asignar ese papel protagónico a las elites criollas, desconociendo la participación popular que sectores negros y mulatos desempeñaron en la radicalización de este proceso. Es por ello que el maestro García Usta indicaba que: “a pesar de la gesta admirable y sangrienta del pueblo cartagenero contra el dominio español, las actitudes dominantes en el sector de los intelectuales cartageneros sigue siendo la adoración, la defensa y la divulgación permanente de lo español, no ya desde una visión crítica flexible sino desde el puro espíritu de la defensa del pasado español, que reclaman como la única sustancia cultural válida del pasado histórico” (García; 2000, 229-230).

Esta mirada a lo español, y la reivindicación de ese pasado colonial, está ligado a una visión racializada de la sociedad. Lo que se encuentra detrás de esta reminiscencia, es la idea de reconocer en lo español-europeo la grandeza cultural, y la blanquitud, como

elementos centrales dentro de la configuración de estos grupos sociales. Ya que de otra manera era reconocer el aporte y los valores culturales de lo indígena y lo negro, en nuestro proceso de conformación, y justamente si de algo querían sentirse lejos la elites cartageneras era de cualquier tipo de asociación/pertenencia con estas “razas inferiores”, “se trata de actividades de claro propósito cultural, como los juegos florales-especie de torneo de las nostalgias españolas, que era parte del proceso empecinado de autoreconocimiento de Cartagena como una ciudad hispánica y de su negación a verse como mundo mestizo y mulato” (García; 2000, 235).

Como las viejas ciudades castellanas, Burgos, Toledo, Avila, tiene Cartagena de Indias su tradición heroica, su bandera y su escudo, sus rancias consejas galantes y medrosas, sus reliquias de santos y de mártires; tiene la ciudad de los Heredia sus poetas y sus demagogos, su beato y sus excomulgados, su Quijote y sus Sanchos...Bajo el azul perenne de su cielo, frente al océano rumoroso y soberbio, refloreció el alma de los conquistadores, exuberante como un renuevo tropical, sin perder ni amenguar la idiosincrasia bravía, lirica y fanfarrona de la estirpe. Su palacio colonial todavía evoca la figura bizarra de don Blasco de Lesso; la santa calavera de Pedro Claver nos exhorta a la penitencia y humildad...y frente a la Catedral, la añosa fabrica de la Inquisición, que aún conserva los calabozos manchados con la sangre de brujas y de herejes, nos recuerda con sus camas de tormento, sus dislocadores, muñequeros y subterráneos, las trágicas ejecuciones del Santo Oficio; mientras, en la tibieza de la tarde, se oye el eco repetido y doliente de una copla que no sabemos se es indígena o moruna...Fue Cartagena, durante la dominación española, la plaza más fuerte y rica del litoral suramericano. De su puerto salían para la metrópolis los galeones cargados con el oro de todas las Américas. En 1822 fue la primera ciudad granadina que proclamó, sin reservas ni eufemismos, su independencia absoluta de la doble corona de Castilla y de León. En la actualidad no ha perdido Cartagena la primacía entre los puertos de la Republica, si no por el movimiento estadístico de su aduana, que es algo inferior al de Sabanilla, si por decoro de villa señorial, por su hospitalidad castiza y porque, por encima de todo, flota la gentileza de sus mujeres soñadoras y la magnanimidad caballeresca de sus hijos... (AHC, La Patria, Febrero 12 de 1923).

Lo que nos interesa resaltar aquí, es como los atributos históricos son utilizado dentro de una retorica de carácter modernista, que aspira de manera incesante al progreso, lo que hace que la ciudad se mueva dentro de los idearios viejo/nuevo, modernidad/colonialidad, “se trataba de una modernización periférica que creaba una condición poscolonial basada en la imbricación de antiguas formas de relación patrimoniales con modernas” (Kingman; 2010,

128). El peso de la arquitectura colonial, y el lenguaje de una tímida modernización, buscan hacer convivir estas dos premisas.

Desde esta perspectiva el ordenamiento urbano de la ciudad durante estos años se debatía entre los denominados “conservacionistas” y “progresistas”. Para los primeros, la ciudad por su definida arquitectura colonial y militar, estaba llamada a preservar el valor histórico del conjunto monumental que poseía la ciudad. Este debate tuvo su máxima expresión con el llamado “murallicidio”. Mientras los segundos estaban a favor del derrumbe de murallas y al desplazamiento de sectores pobres, quienes siendo un obstáculo, para el desarrollo urbano de la ciudad, afectaban los planes proyectados para la ciudad moderna. Con esta fórmula los progresistas, creían poder dotar a la ciudad de las condiciones higiénicas necesarias para su modernización. Esta discusión toma un acento mucho más fuerte cuando la compañía inglesa Pearson & Son, dentro de sus estudios planteó la posibilidad de remover los suburbios apostados sobre la muralla, así como algunos tramos de la misma, y con ello facilitar la circulación de la ciudad. En el informe entregado por la compañía se indica sobre el tema:

I, Que Pekín, Santo Domingo y Pueblonuevo (que son una fuente de constante peligro para la salubridad de la ciudad) sean arrasados y que los reemplace un *boulevard* a lo largo de la costa, el que más tarde se extenderá de la laguna de Tesca hasta llegar a Bocagrande.

II. Que se destruya parte de las antiguas murallas españolas, a saber de la plaza de Coches a Chambacú y en las extremidades de cada calle que conduce al mar. Lamentamos muchísimo la destrucción estúpida de estos vestigios maravillosos de los conquistadores, pero creemos y juzgamos que el sentimentalismo no debería interponerse cuando es bien claro que las murallas en ciertos puntos están ahorcando la ciudad y perjudicando la sanidad general... (AHC, Informe de Pearson & Son, sobre el saneamiento y mejoras del puerto de Cartagena, Memoria del Ministro de Obras Publicas al Congreso de 1916).

Los barrios periféricos de Pueblo Nuevo, Pekín y Boquetillo, habían crecido en las primeras décadas del siglo XX apostados sobre el cordón amurallado, fruto de la expansión que la ciudad experimentaba en estos años. Estos barrios, habitados esencialmente por pescadores, marginalizados de la ciudad, se convierten en objeto de preocupación por las autoridades municipales e incluso nacionales. Como bien lo indica la nota antes presentada, el objetivo dentro del gran plan de modernización de Pearson, era “arrasar” e “higienizar”, una población considerada un “problema” para el proceso de modernización que tímidamente la ciudad pretendía llevar a cabo. Casos como este, denotan el carácter

excluyente con que se configuraba la ciudad, ya, en las primeras décadas del siglo. La trayectoria de esta concepción de la ciudad, comenzó a tener mucha más fuerza a partir de la década de los 60s en adelante, cuando se empezó a hacer de manera extensiva a todas aquellas áreas, que por su cercanía al casco histórico, empezaban a ser un tropiezo para las alianzas publico-privadas que el estado buscaba inyectarle al proyecto de consolidación de la ciudad turística. Este modo de producir la ciudad, dispuesta a los capitales extranjeros será el proceso que marcará la gestión de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX. El famoso caso de Chambacú, es uno de los casos a través de los cuales se puede explicar mejor esta situación (Deavila; 2008).

Imagen 7: Barrios Extramuros Pueblo Nuevo, Pekín



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena.

Todas estas reformas modernizantes tenían como fin, no solo cambiar el paisaje urbano de la ciudad, sino que también a través del discurso higienista, se proponía colorear un nuevo ambiente social y étnico acorde con los idearios de modernidad europea, como bien lo señala Andrews en su valioso texto *“Afro-Latinoamérica 1800-2000”* “Las reformas urbanas de este tipo no solo se dirigían a modernizar las infraestructuras de las ciudades, también a transformar su composición racial y de clase” (Andrews, 2007; 199).

Puerto, raza e inmigración en Cartagena: la discusión sobre la introducción de afro-antillanos

El puerto de Cartagena puede entenderse como un lugar que definió la ciudad toda durante la vida colonial, y hasta bien entrado el siglo XX, constituyó una centralidad indiscutida dentro del circuito urbano; la vida portuaria definía a la ciudad misma:

el puerto era algo más que un sitio geográfico destinado para el arribo de embarcaciones y depósito de mercaderías; era eso y toda la ciudad, la que durante mucho tiempo fue un simple aditamento, Como sitio geográfico era el punto al que confluía todo el comercio interior y exterior y el mercado diario, dada su condición de lugar de atraque de grandes naves y pequeñas embarcaciones. Durante mucho tiempo mercado y puerto constituyeron una sola entidad en el sentido espacial, económico y cultural. Las carnicerías, pulperías, bodegas y almacenes comerciales, obligatoriamente aparecían como sus prolongaciones” (Solano, 2001; 4).

Imagen 8: Mercado público de la ciudad adyacente al puerto



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena.

Los trajines que se desarrollaban en este espacio, fruto del comercio, así como de las distintas actividades que allí se realizaban, nos hablan de un espacio caracterizado por su fuerza dinámica y liberalizadora. En él se intercambiaban no solo productos, sino también se tejían las más diversas e intensas relaciones humanas. Las relaciones tan comunes, como

diversas y cambiantes. Y aunque los choques culturales y étnicos estaban a la orden del día, este panorama hacía de él, un lugar que como bien lo enuncia el profesor Solano:

Los puertos eran los sitios en donde desembocaban y se reproducían todas las necesidades y las pasiones, y, por tanto, lugares de transacciones en el sentido más amplio, de competencia y de una negociación cultural regateada entre los sectores sociales que intercambiaban sus capitales simbólicos siempre con las miras puestas en sacar ventajas y en no perder sus autonomías. En ellos, la mentalidad transgresora alcanzaba su mayor expresión y se traducían en códigos culturales colectivos que mediatizaban las relaciones entre los grupos sociales y entre estos y las instituciones (Solano, 2001, 7).

Acorde con lo expresado, el ideario de progreso que traía consigo la expansión capitalista, como bien lo expresa Castro- Gómez, “no es solo un modo de producción de objetos y mercancías sino que es, ante todo, una maquina semiótica que produce “mundos” en los cuales las personas se *reconocen* a sí mismas como sujetos trabajadores, productores, consumidores, etc.” (Castro-Gómez; 2009, 17).

En una nota de prensa titulada “El sepulcro del progreso” el editor de la nota recoge esta preocupación, se trataba de que la gente comprendiera y asumiera el nuevo lenguaje de progreso y civilización hacia donde la ciudad y su gente debían a caminar:

Por qué somos tan negligentes, tan molondros, tan idiotas? Es que pertenecemos a una raza inferior a las otras que pueblan el orbe? Aquí no existe en ningún ciudadano el deseo de que la tierra suya, su patria, busque el nivel intelectual, moral y material que está pidiendo a gritos nuestra situación topográfica, nuestra hermosa bahía, la inmensidad de nuestro mar que arrulla nuestros sueños, y entre cuyas olas se rompe la quilla de los grandes trasatlánticos que vienen como heraldos de civilización a traernos el progreso... mudos como la esfinge, sumisos como esclavos, pasan por sobre nosotros las corrientes de adelanto, en tanto que con estólida impavidez, nos encogemos de hombres y nos quedamos a la retaguardia tan frescos y felices como inocentes colegiales... (AHC, La Época, Octubre 8 de 1921).

En el nuevo contexto internacional y sus lógicas, el lenguaje de saneamiento e higienización, se convirtieron en la premisa más importante del imaginario de progreso hacia el cual se debía avanzar. Coherente con esta visión, la ciudad-puerto de Cartagena estaba llamada a producir un ambiente urbano capaz de responder a las funciones económicas capitalistas. Sin embargo, las condiciones higiénicas que presentaba el espacio portuario de la ciudad eran conocidas, como un lugar cargado de un ambiente “malsano”, tanto por la realidad de sus espacios, como por las formas de relación que se allí se

experimentaban. Una descripción del Arsenal, el barrio inmediato al puerto, puede servir para comprender en su amplitud esta preocupación constante por alcanzar el ideal moderno:

Se percibe allí ese olor característico de las casas sucias, de los lugares en donde la higiene es un mito y la sanidad una palabra vana: ese olor emanado de la miseria material que la sociedad elevada y culta deja olvidada a su propia suerte en barrios como el Arsenal de Cartagena; barrios que constituyen todavía el rasgo más característico de la herencia española. Se vive allí a igual que ahora trescientos años: los días llenos de bochorno porteño, amparan la existencia de gentes humildes que luchan por el sustento, ya en las faenas del mar, ya en el descargue los frutos del mercado vecino o ya en las ocupaciones múltiples, impuestas por la urgencia del día. La noche echa sus sombras sobre aquella playa y encubre las borracheras y las liviandades de los unos, el sueño tranquilo de los otros y, con frecuencia, el dolor infinito y la desolación moral...” (AHC, La Patria Enero 13 de 1923).

La cotidianidad, formas de vida y relaciones practicadas en el puerto y su área de influencia, se caracterizaban por la informalidad. Estas prácticas fueron motivo de muchas críticas y llamados de atención por parte de la prensa y autoridades públicas, en tanto suponía una de las mayores trabas, en el ideal modernizador. Cómo hacer “modernos” cuerpos acostumbrados a una vida mucho más laxa, alegre y libertaria? Algunos ejemplos señalados nos dan una idea de la preocupación constante de las autoridades a la hora de implementar las políticas de saneamiento, limpieza, control, seguridad, al que aspiraba el Estado, si:

los trabajadores portuarios y del transporte se caracterizaron por su mayor libertad de movimiento, mayores contactos sociales y culturales con otros conglomerados sociales, al tiempo que sobre esa independencia los controles externos obligatoriamente tenían que ser más laxos. Este hecho guarda relación tanto con las características de la cultura popular del Caribe Colombiano, como con el hecho de que la condición comercial y portuaria de sus principales centros urbanos los hacía escenarios propicios para una vida más informal, en la que se hallaron a gusto las corrientes migratorias de trabajadores provenientes de espacios marginales de la región y de otras áreas de Colombia (Solano, 2001).

El marcado carácter racializado que encontramos en las diferentes fuentes documentales utilizados para este trabajo, devela como las políticas, discursos, proyectos, con que se pretendía el ordenamiento de la ciudad, no solo son pensados en términos de organización espacial, del embellecimiento y adecuación de espacios; sino que también establecía formas

de diferenciación racializada, en la que los valores culturales, como los étnico-raciales, eran un marcador permanente, propio, del carácter eugenista que caracterizaba al proceso de modernización urbana.

Profundizando en lo expresado, se veía en la inmigración “positiva”, una estrategia de blanqueamiento que ayudaría a modificar tanto los valores culturales como los fenotípicos, “la inmigración era solo el primer paso para blanquear y europeizar las sociedades latinoamericanas. No solo tenían que ser blanqueadas racial y demográficamente, también tenían que ser blanqueadas cultural y estéticamente” (Andrews; 2007, 199). Lo anteriormente expresado nos conduce entonces a hablar también, de una inmigración “negativa”, que como en el caso Caribeño, está ligada a todas aquellas “razas” consideradas inferiores. De acuerdo con los patrones de la época, este grupo estaba compuesto por asiáticos, africanos, y sus descendientes.

Este modo sistemático de exclusión, y de producción espacial, llevó a que las obras del Canal de Panamá (las cuales demandaron por estos años importante mano de obra, especialmente de origen afro-antillano) expresaran una preocupación constante para las autoridades colombianas que interesadas en el control racial de manera frecuente.

La prensa de estos años hacía hincapié en el “peligro que esta raza negra afectaba los intereses de los obreros en esta área”. El demandante trabajo sobre la zona del canal de realizaba facilitó el ingreso y arribo de esta población a Colombia ya que “Algunas empresas establecidas en Colombia han tenido a bien reclutar trabajadores pertenecientes a la masa desocupada de antillanos de raza negra que viven en esta capital, para llevarlos a Barranca- Bermeja y a las Bocas de Ceniza” (AHC, La Patria, Julio 6 de 1923).

Frente a este importante hecho Rhenals y Flórez, plantean que es necesario estudiar el impacto socio-racial de estas corrientes migratorias, ya que la tendencia a estudiar Panamá, ha sido solo en relación con el proceso de separación del territorio Colombiano, o mediante sus vínculos con centros metropolitanos como los Estados Unidos, lo cual ha llevado a que tengamos escasos estudios comparativos de las oleadas de inmigrantes en la región (Rhenals –Flórez; 2012, 247).

En relación a la inmigración no deseada, Colombia ya poseía para estos años una legislación influenciada por los ideales eugenésicos. Como podemos leerlo en uno de los apartes de la Ley 48 de 1920, “El territorio de Colombia está abierto para todos los

extranjeros, salvo las excepciones que se hacen por la presente ley” ... “Las cuales solo cierran las puertas del país, a los que padezcan tuberculosis, lepra, tracoma, y otras enfermedades similares no sujetas a cuarentenas; a los locos, dementes, maniáticos, paralíticos, alcoholizados, atáxicos, epilépticos, idiotas, cretinos e inhábiles para el trabajo; a los mendigos profesionales, vagos y traficantes impúdicos, a los bolcheviques, anarquistas y comunistas; y a los que haya sufrido condena por crímenes infamantes que revelan gran perversión moral” (AHC, Ley 48 de 1920).

Del mismo modo, la ley 114 de 1922 reafirma esta visión eugénica indicando en su artículo 11, “Queda prohibida la entrada al país de elementos que por sus condiciones étnicas, orgánicas y sociales sean inconveniente para la nacionalidad y para el mejor desarrollo de la raza” (AHC, Ley 48 de 1920). En estas disposiciones, además de los males de salud, encontramos los denominados “males sociales”, que como lo sugiere Stepan para el caso Brasileiro, estuvieron influenciados por el estilo lamarckiano, de carácter reformista y optimista. Esta concepción lamarckiana tuvo como uno de sus ejes principales, las campañas antialcohólicas, “El alcoholismo, considerado durante mucho tiempo una enfermedad social, fue considerado en la década de 1920 como un “enemigo de la raza”, porque el “vicio” causaba condiciones hereditarias ligadas al crimen, la delincuencia juvenil, la prostitución, y las enfermedades mentales en la gente pobre del campo y de la ciudad; su eliminación se convirtió en un asunto “eugenésico” (Stepan; 1985, 363). Males que como hemos expresado colocarían al país en una posición desventajosa frente a los ideales de progreso y civilización.

Las asociaciones con el mejoramiento racial y el ideal de inmigración, eran parte central dentro de la matriz de progreso/civilización, a que aspiraban los países, que como Colombia se encontraban en proceso de inserción a la economía mundial capitalista. Esta matriz alimentada con las teorías del racismo científico y la eugenesia, estaban haciendo lo propio en los territorios, en este sentido “la única inmigración conveniente y que se debe fomentar es aquella que traiga elementos biológicos superiores, es decir, que transforme por evolución nuestras condiciones de vida, que nos capacite para las batallas que la civilización impone a los pueblos en vías de desarrollo” (AHC, La Patria Enero 31 de 1923).

Al Caribe colombiano había llegado una proporción de inmigrantes “no deseados”: sirio-libaneses y afro-antillanos, quienes constituían una población, que debido al “débil control ejercido por el Estado en los centros portuarios y el interés de las empresas extranjeras en contratar mano de obra barata para la explotación de recursos naturales y agrícolas incidieron en la llegada de corrientes inmigratorias que no estaban incluidas dentro del ideal de inmigración” (Rhenals-Flórez; 2013, 250).

Un extranjero que visitaba el país en 1919, al conceder una entrevista a un periodista bogotano, se refirió en las siguientes palabras a la fuerte presencia y modales culturales de los afro-antillanos, que por aquellos años se habían expandido por el espacio Caribeño (Panamá, Cartagena, Barranquilla) en diversas actividades productivas, en especial las relacionadas con el trabajo en la explotación de recursos naturales; así como en las áreas portuarias: “La primera impresión fue bastante mala; creíamos encontrar en los muelles a colombianos trabajando, y hallamos negros jamaicanos hablando mal inglés y capitaneando las cuadrillas de trabajadores. La figura de esos extranjeros y su idioma así como sus modales, toscos, produce en el visitante una impresión repulsiva. La llegada a Cartagena y Puerto Colombia nos trajo a la mente los puertos de Kingston y Port au Prince”. (Diario de la Costa Febrero 6 de 1919). Lo expresado nos conduce a pensar en cómo la modernización es un proceso más amplio del físico/material, como hemos sostenido dentro de los objetivos de esta investigación esa modernización implicaba también una “regeneración de los cuerpos”. Los discursos hallados en relación a las gentes del puerto, y al proceso de inmigración nos dan luces acerca de los valores, normas, comportamientos aspirados dentro del ideal moderno para la ciudad de Cartagena en estas primeras décadas del siglo XX.

El creciente ingreso de población afro-antillana al país fue motivo de preocupación nacional. Debido a que buena parte de esta inmigración se quedaba trabajando en las obras públicas que se adelantaban en las ciudades portuarias del Caribe Colombiano, y otra era introducida al interior del país. De modo que, por el numeroso ingreso de afro-antillanos por los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, así como el escaso control en estos puertos, generó una permanente alerta y profundizó el malestar racial de la época: “A nuestros puertos están llegando, con una libertad sin restricciones, hombres de color procedentes de las islas antillanas, y principalmente esos inmigrantes vienen contratados para trabajar en las regiones petrolíferas de Santander, gentes que por el hecho de poseer el

inglés y de cobrar un salario exiguo, irán desalojando de nuestros campos a los obreros colombianos” (AHC, La patria Enero 31 de 1923).

El miedo a que esta inmigración se expandiera hacia el interior del país, constituía una verdadera amenaza a los cimientos mismos del ideal racial blanco andino. En este sentido el papel que debían cumplir los gobiernos municipales, como los departamentales en los puertos del Caribe colombiano, así como las autoridades portuarias en este tema era primordial “el Gobierno departamental y el Sr Médico de Sanidad del puerto, deben estar alertas para hacer cumplir inexorablemente dichas disposiciones, en defensa de vitales intereses sociales” (AHC, La Patria Mayo 21 de 1923).

El miedo y repudio por los afro-antillanos, demuestra como la introducción de esta población, trastocaba con los ideales modernizadores aspirados durante la época, del mismo modo en que nos ilustra sobre las visiones étnico-raciales que se han construido sobre estos espacios. Un interesante editorial redactado por el reconocido político cartagenero, Simón Bossa, titulado “El problema de la inmigración”, recoge algunas ideas que muestran la importancia del tema y del papel que tenían “las razas” en la búsqueda de lo moderno en Colombia. Este debate resulta trascendental para los objetivos que nos hemos propuesto, ya que pretendemos aportar con estas nociones, a interpretaciones que van más allá de lo económico. Sin negar la importancia de esta variable, consideramos que lo “racial” aquí es fundamental, en la medida en que es un marcador visible a la hora de explicar los matices de la política modernizadora para la ciudad-puerto de Cartagena. Del mismo modo este debate nos coloca de frente a la discusión político-cultural de las “cuestiones raciales”, como elementos centrales de la nación colombiana durante estos años. Intelectuales y políticos colombianos opinaban y legislaban alrededor de esta situación, con un sentido fuertemente racista.

Una de las razones alegadas por el secretario de Hacienda de Cundinamarca, Julio Holguín, para solicitar al gobierno nacional el permiso para introducir “trabajadores de color” en las obras del Ferrocarril del Magdalena, se basaba en que la “inmigración de negros antillanos, raza fuerte, incansable y sumisa, en parte, se deberá a los obstáculos para poder contratar a los nativos de Boyacá y Tolima” (AHC, La Patria; Febrero 24 de 1927). Las características con que se define a los negros antillanos, nos hablan de una asociación directa con formas negativas y estigmatizadas, que desde la colonia han construido una

representación de lo “negro” en relación con el trabajo pesado, extendido, y mal remunerado; así como con costumbres laxas. Al explicar los inconvenientes que podría traer esta medida para el departamento, donde se encuentra asentada la capital de Colombia, Bossa afirma:

no han sido calculados ni previstos, porque no saben la gravedad de una avalancha de antillanos sobre estas tierras. En favor de esa clase trabajadora se apunta, es verdad, su suprema resistencia, su estructura a prueba de calor o de frío, su ánimo humilde, su alimentación frugal. Pero es una raza que, aparte de estas abonables características, tiene otras perjudiciales en grado sumo para el pueblo del interior. Así, por ejemplo, es pendenciera con la clase baja con la que le toca alternar; serviría de pésimo acicate para el abuso de la chicha, porque es amante del licor; fomentaría un cruce de razas tremendo para esta región, hasta ahora de las más puras en ese punto; establecería hábitos desconocidos y perjudiciales para el pueblo. Nada en esa gente existe, mirando la cuestión con el patriotismo que se requiere, para considerarla como a inmigrantes anhelados. Son, por el contrario, una fuente de males que, si no andamos errados, la ley 22 de 1922 quiso impedir que arrojara sus frutos sobre nuestro suelo (AHC, La Patria; Febrero 24 de 1927).

Estas asociaciones con las costumbres relajadas, con manifestaciones festivas y el gusto por el licor, hace parte de una matriz colonial mundial que ayudo a consolidar un imaginario de inferioridad racial en relación a lo negro. Como lo indica Quijano, en su matriz de colonialidad del poder “en la medida en que las relaciones sociales que estaban configurándose eran relaciones de dominación, tales identidades fueron asociadas a las jerarquías y roles correspondientes, como constitutivas de ellas y, en consecuencia, al patrón de dominación colonial que se imponía” (Quijano; 2000,202).

Entendemos que estas discursividades están inscritas dentro del patrón mundial de dominación, que Quijano ubica en el momento mismo de la configuración de América, y que se estructuró bajo un sistema jerarquizado de relaciones raciales, en el que “la raza se convirtió en el primer criterio fundamental para la distribución de la población mundial en los rangos, lugares y roles en la estructura de poder de la nueva sociedad. En otros términos, en el modo básico de clasificación universal de la población mundial” (Quijano, 2000, 203).

Bajo esta estructura los negros han sido confinados a la esclavitud, y objeto de las mas abusivas formas de explotación de trabajo, la clasificación racial colonial, los había destinado a la más deplorable y humillante de las formas de explotación, desde entonces la

ecuación raza/trabajo se convirtió en una de las relaciones de asociación mas enraizadas y perdurable hasta nuestros días (Quijano, 2000).

La construcción de esta matriz colonial, introdujo una visión de las geografías y los sujetos, asignando a ciertos lugares y grupos subalternos unos roles, en relación a otros. Situación que conlleva a la posterior estigmatización y marginalización de sus actividades, comportamientos y formas de ver la vida. En la misma nota de prensa el señor Bossa finaliza su elaboración indicando que:

Además, los trabajadores de color de las Antillas, acostumbrados al salario bajo y al tratamiento verdaderamente despótico de otras razas que los han tenido a su servicio, vendrían a entorpecer las perspectivas de un equitativo jornal para los obreros colombianos, así como desvanecerían la justa aspiración que ellos tienen a que las empresas extranjeras se comporten en forma que borre la errónea idea de que ser jornalero es pertenecer a una raza menguada. Lanzar esta afirmación no es una exageración ni una calumnia; jamaicanos o dominicanos se trasladan a cualquier sitio por una paga misérrima y casi consintiendo en recibir el roce de la bota o la huella del fuste del capataz. Por consiguiente, internar a esa casta de operarios hasta el corazón del país, en los instantes en que nos debatimos por hacer triunfar una política de serena comprensión de los problemas sociales, es tanto como herir de muerte la tranquilidad que se desea para la Nación... (AHC, La Patria; Febrero 24 de 1927).

La situación descrita por Bossa, nos ilustra sobre la centralidad del debate racial y su asociación con la visión modernizadora. La alarma generada por la introducción de afro-antillanos, profundizó la discusión en los diferentes sectores sociales del país, mientras políticos e intelectuales libraban una batalla por atraer al país la inmigración blanca-europea. La necesidad de mano de obra antillana para los diferentes trabajos en la ciudad, en zonas petrolíferas; así como en diversas áreas agrícolas del país, se convirtió en una importante posibilidad, desencadenando al mismo tiempo una agitada discusión. Los intereses tanto económicos, como raciales, agitaron un nutrido debate, sobre lo perjudicial de estas medidas para la nación. Los obreros con una creciente participación en los asuntos políticos del país, encontraron también en el ingreso de esta población una amenaza a sus intereses laborales. La creciente idea de que los afro-antillanos estaban acostumbrados a trabajar por pagas miserables, los colocaba según su visión, en una notable desventaja, debido a las luchas que este sector venía librando por la dignificación de salarios más justos y mejores condiciones laborales:

Esa gente desmoralizada y embrutecida que se entrega maniatada en poder de Compañías extorsionadoras que parece haber perdido toda condición moral, que no tienen noción alguna de sus derechos, y que, en fin, están profundamente sumidos en una ignorancia absoluta, no debe permitírsele la entrada a la nación porque, lejos de contribuir a la explotación de las riquezas naturales, proporcionándole a las industrias los brazos necesarios, vendrán únicamente a provocar conflictos y a crear problemas de todo orden, y especialmente centuplicarán el trabajo de las instituciones de seguridad pública (AHC, La Patria Febrero 1 de 1923).

En una nota dirigida al Presidente de la República, representantes del directorio Obrero, la sociedad de artesanos, la liga obrera y de la sociedad de tipógrafos de la ciudad, expresaban al ejecutivo su rechazo frente al ingreso de los afro-antillanos al país, así como que se tomaran medidas en torno a este situación:

Respetuosamente denunciámosle que están entrando al país inmigrantes de raza de color, traídos de la Islas antillanas, para darles trabajo en las regiones petrolíferas de Santander, mediante salarios exigüos, tratamiento de excepción...En defensa de nuestros intereses, gravemente amenazados con esa inmigración a todas luces perjudicialísima para el país, suplicámosle encarecidamente dictéis una medida que impida en tiempo oportuno el desarrollo de esta situación cuyas consecuencias...caso de continuar, nos colocarán al borde de graves conflictos sociales (AHC, La Patria, Febrero 1 de 1923).

Además de los intereses laborales que estaban en juego con la introducción de la mano de obra antillana. Los obreros cartageneros eran copartidarios de que con el ingreso de antillanos, sus valores, costumbres y hábitos culturales se trastocarían, “la inmigración de hombres de color relajará nuestras costumbres, introducirá un factor pernicioso en los hábitos de trabajo y acrecentara en forma peligrosa nuestros problemas internos” (AHC, La Patria Febrero 1 de 1923).

En respuesta al comunicado arriba mencionado, el Presidente de la Republica, el señor Pedro Nel Ospina, expreso las siguientes palabras:

Impuesto del muy atento telegrama de ustedes de ayer. Lo he pasado con nota de recomendación a los señores Ministros de Gobierno y de Agricultura y Comercio que son quienes deben intervenir en este caso. El Gobierno se esmerará por aplicar con toda solicitud las leyes encaminadas a impedir la entrada al país de extranjeros indeseables y en reglamentar las disposiciones que aún no hayan sido. Ya se llamo la atención de los cónsules colombianos para que se abstengan de conceder pasaporte a quienes conforme a las mismas leyes, no tengan derecho a ellos. Por supuesto que es a esos trabajadores blancos o negros a quienes toca si presentan pasaporte y tienen según nuestra

legislación derecho a entrar al país, resolver si consideran o no exiguos los salarios que se les ofrecen y de excepción el tratamiento que reciben (AHC, La Patria, Febrero 3 de 1923).

La campaña emprendida por la prensa cartagenera en favor de prohibir el ingreso de afro-antillanos, empezaba a tener eco dentro de las instituciones del gobierno nacional. Como parte de la tarea encomendada por el Presidente Ospina a sus respectivos ministerios. El Ministerio de Agricultura y Comercio en cumplimiento de dicho pedido presidencial, envió una circular a los Gobernadores de la Costa Atlántica: “recomendándoles de manera especialísima el grave y delicado problema a que se refieren los obreros cartageneros indicándoles la necesidad de adoptar medidas prohibitivas sin contemplaciones para evitar el tremendo mal que amenaza a Colombia con esa corriente inmigratoria” (AHC, La Patria Febrero 7 de 1923).

Los casos de restricciones sobre inmigración de “razas” consideradas indeseables en los puertos del Caribe colombiano fueron diversos y aunque aún no tenemos estudios sistemáticos sobre estas situaciones, como parte de una experiencia regional, empiezan a tomar cada vez más fuerza estudios que tienen en cuenta estas prácticas y representaciones, (Rhenals-Flórez; 2013). Esta discusión resulta trascendental, en tanto que se desarrolla en un contexto donde la nación está definiendo sus procesos de integración nacional e internacional, así como la consolidación del proyecto nacional, andino, hegemónico, y blanco.

En una petición realizada al Ministro de Industria en 1925, el señor Luis J. Lock, residente en Barranquilla solicitaba permiso para la introducción de cinco ciudadanos chinos con el fin de dedicarlos al cultivo de la horticultura, en respuesta a su petición el señor Ministro respondió, emitiendo la resolución que a continuación presentamos:

Resolución N°47 de 1925 (de 27 de noviembre).

El Ministro de Industrias,
En uso de sus facultades legales, y
Considerando:

1°-Que el señor Luis J. Lock, residente en Barranquilla, solicita de este Despacho permiso para que puedan entrar al país cinco ciudadanos chinos con el fin de de dedicarlos al cultivo de la horticultura;

2°-Que habiendo expertos en este ramo naturales de países no comprendidos dentro de la prohibición que establece el artículo 11 de la ley 114 de 1922, el Ministerio no ve la razón para no contratar técnicos de tales nacionalidades y

3°-Que siendo como es la raza china un inconveniente para la nacionalidad, por no reunir las condiciones étnicas orgánicas y sociales prescritas por el legislador colombiano en materia de inmigración,

Resuelve:

Artículo único.-No conceder el permiso solicitado por el señor Luis J. Lock para la entrada al país de los ciudadanos chinos a que hace referencia su memorial de fecha 1°de septiembre del presente año.

Comuníquese y publíquese

Dada en Bogotá, a 27 de noviembre de 1925

El Ministro de Industrias.

CARLOS BRAVO (AHC, La Patria Diciembre 17 de 1925).

Conflictos e intereses en torno al proyecto modernizador de la ciudad-puerto de Cartagena: las tensiones Cartagena-Bogotá

Además de las tensiones y conflictos entre los sectores de trabajadores y los empresarios por el ingreso de mano de obra afro-antillana al puerto de Cartagena, también se desataron otros conflictos entre las elites de Cartagena y las de la ciudad de Barranquilla por la primacía portuaria en el Caribe colombiano. Situación que revivía viejas tensiones regionales y locales como consecuencia del enfrentamiento entre los intereses de Cartagena y el gobierno central que atendía las necesidades e intereses de la región andina.

Desde finales del siglo XVIII e inicios del XIX, en pleno tránsito hacia la construcción de la República, se desató de manera intensa una de las rivalidades regionales más conocidas en Colombia, los conflictos entre Cartagena y Bogotá. La consolidación de una comunidad de comerciantes interesados en el desarrollo local de la ciudad de Cartagena, con una visión anclada en el mar Caribe, buscaba generar las condiciones que impulsaran sus intereses económicos. Mientras los intereses bogotanos se centraban en la apertura de caminos que facilitará la introducción de sus productos en este puerto. Esta lucha por un modelo económico ha sido estudiado por Munera en uno de sus trabajos más importantes al sostener que “Mientras Santa fe y las otras provincias del interior vieron a Cartagena como el más importante mercado para sus productos agrícolas, particularmente para su harina, Cartagena, situada en el mar Caribe y largamente acostumbrada a abastecerse ella misma a través de su intercambio con ultramar, intentaba establecer un comercio más abierto y libre con las colonias vecinas y los Estados Unidos” (Munera; 1998, 138). Desde entonces esta tensión ha generado una larga historia de rivalidades entre estas ciudades capitales, con impactos sobre un amplio espacio regional. Los cuales puedan

explicados en una larga trayectoria histórica, como una continuidad que ha tenido diversos momentos e intereses en cada momento.

Enfrentamientos de tipo económico, político y cultural, han atravesado la historia regional e incluso nacional de estas dos importantes áreas del país. Los continuos conflictos de intereses entre los grupos de comerciantes de cada ciudad, fueron durante el largo siglo XIX e inicios del XX, de particular trascendencia. Este capítulo en la historia del país ha merecido que destacados estudiosos se hayan dedicado a investigar el impacto de estas rencillas, así como los diversos de intereses que atravesaron estas ciudades, en la cual la condición portuaria de la ciudad de Cartagena y su desarrollo, ha sido siempre un hilo conductor, y uno de los factores que mayores dificultades ha generado entre estas ciudades. Así mismo, otro elemento central que ha servido de justificación y modelo de dominio, es la visión racializada con que los Andes, sus principales intelectuales y políticos, han observado no solo el desarrollo de la ciudad y su región de influencia; sino también sus gentes, consideradas como lo hemos mostrado anteriormente, geográficamente inhóspitas, no aptas para el desarrollo humano y habitada por seres inferiores (indígenas, negros, mulatos).

Un nuevo episodio vino a afianzar estas tensiones regionales entre los andes y la costa Caribe. Mientras Cartagena librara una de las luchas más importantes en su tránsito a la modernidad, expresada en la renovación de sus espacios portuarios, y con ella la canalización del Canal del dique que le permitía la interconexión con río Magdalena (arteria fluvial más importante del país y que lo atraviesa de norte a sur). Barranquilla, por su parte proyectaba a través de la apertura de Bocas de Ceniza, la conexión con el Río Magdalena por medio de cual intensificar la comunicación con el interior andino. La urgencia de realizar estas obras para una y otra ciudad, intensificó las rivalidades entre estos dos centros urbanos de gran importancia en la costa, de alguna manera las obras modernizadoras sobre ellas, pondrían en escena quien tendría el predominio del comercio nacional e internacional. Estos proyectos, sin dejar de lado iniciativas como la construcción del Ferrocarril Central Bolívar, la carretera Cartagena-Barranquilla, la canalización del río Sinú, las adecuaciones del puerto de Tolú, entre muchas otras iniciativas regionales que durante estos años revistieron una importancia innegable, colocaron a la orden del día las tensiones intra e interregionales.

Imagen 10: Zona del puerto de Cartagena



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena (1923).

Para 1912, el gobierno nacional, como lo hemos señalado antes, había decretado la necesidad de contratar y llevar a cabo la modernización de los puertos de Cartagena y Buenaventura, a través de un estudio realizado por la casa Pearson & Son. Los estudios fueron contratados y en un informe entregado al Ministerio de Obras Públicas esta firma, definió las obras que debían adelantarse para colocar estos puertos a la altura de los mejores del mundo. Un par de años antes, la Pearson había desarrollado este tipo de trabajos en el Puerto de Veracruz. Las obras habían sido contratadas en 1896, e inauguradas por el reconocido gobierno modernista de Porfirio Díaz, en 1902 (García; 2010, 298).

A pesar de los llamados y diversos esfuerzos emprendidos por la elite política y comercial de la ciudad en aquellos años, para que las obras de la Pearson se cumplieran, el deseo de hacer de la ciudad-puerto un espacio físicamente moderno, quedó solo en la tinta. Los trabajos nunca fueron contratados. Solo hasta la década de los 20s, con la llegada de la Andian las obras de infraestructura portuaria, tomaron un nuevo rumbo.

Hasta la década de los 20s, las necesidades del puerto de Cartagena, seguían siendo un problema irresuelto, las propuestas ideadas por el gobierno central, con la contratación de los estudios de la Pearson, no dieron ninguna solución a las peticiones que sus sectores

políticos y económicos por largos años habían estado defendiendo. Para 1922, un nuevo capítulo sobre la modernización del puerto empezaba a escribirse. Para entonces la Andian National Corporation, una empresa de origen canadiense y filial de la Standard Oil Company, recibió los derechos de explotación y construcción exclusiva sobre el muelle de Cartagena y el ferrocarril Cartagena-Calamar. Recordemos que la Standard Oil Company hacía parte de las empresas que se encontraban bajo el dominio de la Fundación Rockefeller, quien fuera la interesada en expandir el proyecto sanitario en la región, a través de sus campañas sanitarias por diversos países de la región.

La discusión en torno a los destinos del muelle y la bahía de Cartagena, abrieron nuevamente una gran polémica nacional. Como veremos, esta polémica desató diversas tensiones entre la costa y los Andes. Además de las concesiones antes expresadas. En 1924, el gobierno nacional aprobó el contrato para la construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena. A través de este contrato la Standard Oil, quien había sido favorecido para la explotación de la Concesión de Mares, adjudicó a la Andian para la construcción del oleoducto, que transportaría el crudo desde Santander hasta el puerto cartagenero. Con esta obra, Cartagena se convertiría en el primer puerto petrolero del país. Sin embargo como lo expuso Nichols “El petróleo simplemente pasaba del oleoducto a los tanques petroleros y de ahí a los barcos. Este tipo de comercio en nada contribuía al fortalecimiento del puerto y, por consiguiente, Barranquilla seguía siendo un líder indiscutido” (Nichols; 1973, 244).

El impacto y la influencia de la Andian en la ciudad empezaba a tener una fuerza que iba más allá del desarrollo de obras de infraestructura. Hacia 1921, como los señalan Ripoll y Báez, la Andian había empezado a adquirir tierras alrededor de la bahía:

en 1920 su apoderado el señor Henry E. Farell, adquirió una hacienda de 730 hectáreas en la isla de Tierrabomba, la península de Bocagrande, y otra hacienda con una extensión de 1.043 hectáreas al extremo noreste de Barú. A las compras del señor siguieron las que hiciera, al año siguiente, Carlton Jackson, nuevo representante de la ANDIAN. En enero de 1922 adquirió la antigua hacienda Mainero y Trucco, cuyos linderos abarcaban desde la bahía hasta la población de Turbana. Dos meses más tarde, Jackson compró 400 hectáreas en la zona de la bahía colindante con esta hacienda, terrenos llamados de Cevallos y San Pedro Mártir, y seis caballerías de tierras de Pasacaballos, en colindancia con el Canal del Dique... (Ripoll y Báez; 2001, 24-25).

El intenso movimiento de la Andian, y la compra de terrenos en las zonas aledañas a la bahía de Cartagena, causó una profunda desconfianza en los diferentes sectores de la ciudad y de la política nacional, que como lo narran Ripoll y Báez “en una ciudad pequeña como Cartagena, poco acostumbrada a tan súbita actividad inmobiliaria, produjo inquietud el hecho de que en el termino de pocos años una compañía extranjera se adueñara de importantes franjas de tierras alrededor de la bahía y del manejo de los muelles, sin aún haber formalizado un contrato para la construcción del oleoducto” (Ripoll y Báez; 2001, 25-26).

Las reacciones ante concesiones de la Andian no se hicieron esperar. En 1925, el periodista interiorano Eduardo Santos, quien habría de convertirse en 1938 en Presidente de la República, publicó un editorial en las páginas de El Tiempo, donde promovía la ejecución de las obras de apertura de Bocas de Ceniza, afirmando que esta era una obra de carácter nacional, y que su realización era prioritaria en la medida en que la nación carecía de puertos propios sobre las costas del Atlántico, aludiendo al hecho de que tanto los puertos de Cartagena y Santa Marta estaban dominados por el capital extranjero. Refiriéndose a Cartagena Santos afirmaba:

Nadie ignora que sobre su puerto y su bahía ejerce hoy control decisivo una formidable entidad petrolera, y ello debe hacernos meditar. No somos propensos a ver siempre en el capital extranjero un peligro; no hemos visto en el oleoducto una amenaza, pero es prudente no dejar sin contrapeso a la influencia yanqui. En el Magdalena la United Fruit es un poder enorme; la Andian es dueña del puerto de Cartagena: tengamos un puerto netamente nacional, que evite un monopolio de hecho a favor de los capitalistas del Norte, y que en todo momento nos deje libres para obrar. (AHC, La Patria Junio 15 de 1925).

La posición de Santos estaba seguramente motivada por las condiciones “irregulares” bajo las cuales se había dado la contratación con la Andian National Corporation, para la construcción de un oleoducto que culminaba en el puerto de la ciudad. Sobre todo, en el interior del país solía afirmarse que los términos del contrato eran excesivamente favorables a los intereses de la compañía, y que escasamente beneficiaba al país⁴. La polémica

⁴ Ver por ejemplo, las críticas realizadas un año atrás hacia el mismo contrato: “El contrato celebrado con la Andian – y que casi nadie ha leído – es un buen contrato, indiscutiblemente; y con la clausula hoy eliminada era conveniente para la Nación; pero nos parecer que al corregir defectos de esa clausula se ha ido demasiado lejos. Ha debido dejarse algún recurso al Gobierno para exigir y obtener que en el caso comprobado de que el máximum establecido llegue a ser excesivo, sea él rebajado equitativamente. Más claro: el derecho del

levantada por el editorial, generó muchísimo malestar en Cartagena. Los principales dirigentes y empresarios de la ciudad, en respuesta, enviaron un enérgico telegrama a Eduardo Santos, indicando lo siguiente:

Profunda extrañeza nos ha causado editorial suyo sobre este puerto titulado “Una necesidad nacional”. Apreciaciones hace usted sobre la situación Cartagena, carecen concesión otorgada Andian no implica vasallaje a nuestra soberanía, sino exclusiva explotación comercial del muelle, tal como venía usufructuando los mismos derechos la anterior Compañía, también extranjera. Juzgamos, si, inconveniente para el país el monopolio constituido favor una entidad cualquiera, sea nacional o extranjera; pero esto ha debido ser motivo obligante para que periodistas patriotas como usted, lejos de herir sentimientos respetables y el decoro de una ciudad que ha merecido de su pluma galantes elogios, hubierase inclinado a sostener en su prestigioso diario, la necesidad – ésta si de carácter nacional e inaplazable – que hay de prestarle a este puerto, abandonado como se halla, toda la protección y la vigilancia que exigen clamorosamente los más altos y permanentes intereses de la Patria (AHC, La Patria, Junio 17 de 1925).

En la noche del 24 de junio, el Directorio Departamental Obrero había convocó a una manifestación para la tarde siguiente, con el propósito de rechazar las afirmaciones de Santos (las que por además habían sido respaldadas por el diario El Espectador) para pronunciarse en contra del abandono al cual según ellos era sometida Cartagena por parte del Gobierno central. (AHC, La Patria, Junio 24 de 1925). Tal como estaba planeado, el 25 de junio, una enorme multitud se manifestó en contra del editorial, y en defensa de las causas locales:

Cartagena protesta hoy de las aseveraciones que El Tiempo, de Bogotá, hace acerca de la venta de nuestro puerto a una compañía extranjera; pero seguro es que un inmenso celo regional, noble y grande por cierto, le hace ver una ofensa irrogada a sus hijos donde quizá solo exista exceso de patriotismo colombiano. El periodista Eduardo Santos ha dicho: “Colombia necesita un puerto propio sobre el Atlántico, netamente nacional.” Y suponemos que no haya sido la intención del doctor Santos la de ofender nuestra dignidad de cartageneros altivos y patriotas, suponiendo realizada la venta de nuestra bahía; sino más bien un sincero cariño a este terruño y un hondo sentimiento patrio lo que le hace prever el peligro que corre la soberanía nacional arrendándose a entidades

Estados de revisar las tarifas queda virtualmente eliminado con la reforma concedida, y ese derecho lo reclaman las conveniencias públicas y lo hace imperativo la Ley 120”. El Tiempo. 14 de Junio de 1924. Ver: María Teresa Ripoll – Javier Baez. (2001) Desarrollo Industrial y Cultura Empresarial en Cartagena: La Andian National Corporation y la Refinería de Mamonál, 1920-2000. Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional Caribe. . P. P 151.

norteamericanas los principales puertos de la República... (AHC, La Patria, Junio 26 de 1925).

La Cámara de Comercio de la ciudad, así como diversos sectores políticos dieron su voto de confianza a la compañía canadiense, justificando “lo difícil que había sido en el pasado encontrar algún apoyo en el gobierno nacional para obras en el puerto” en tal sentido la Andian era vista por los sectores empresariales de la ciudad, como una salida frente a los dificultades de que el gobierno nacional adelantara las obras necesarias en el proceso de modernización de las instalaciones portuarias de la ciudad, así “ La ANDIAN fue percibida ante los fracasos anteriores en interesar al gobierno nacional por invertir en el puerto- como la mejor opción con que contaba la ciudad para mejorar las condiciones portuarias existentes” (Ripoll y Báez; 2001, 26).

Los agitados comentarios que se suscitaron con el editorial de Santos, colocaron en escena los temas que se venían discutiendo en las agendas de desarrollo de las ciudades del Caribe. Esta situación de alguna manera agitó las rivalidades entre Cartagena y Barranquilla. En una nota extraída del diario El Día de Barranquilla, refiriéndose a su rival Cartagena, se expresa lo siguiente: “La Razón publica una carta de su corresponsal en Panamá, diciendo que en la Zona del Canal se siente notablemente la propaganda que está haciendo Cartagena por su puerto. Añade que los americanos tienen predilecciones manifiestas por Cartagena, pues no se le oye hablar sino del puerto de Cartagena, de la Machina de Cartagena, del Dique de Cartagena y, en fin, de todo lo relacionado con esa ciudad, notándose, en cambio, cierta antipatía por Barranquilla (AHC, La Patria, Septiembre 21 de 1923).

Sin embargo, de acuerdo con el trabajo de Ripoll y Báez, el favorecimiento de Cartagena en la construcción de oleoducto Barrancabermeja-Cartagena, estuvo relacionada con las: “condiciones portuarias que ofrecía la amplia y profunda bahía de Cartagena el criterio que primo en la compañía norteamericana en la elección de Cartagena. Su bahía, en la zona de Mamonal tiene una profundidad de aproximadamente 37 a 45 pies, lo que permite cargar y descargar buques de gran calado sin ningún riesgo” (Ripoll y Báez; 2001, 24).

La fuerte presencia y poderío de la Andian en Cartagena, fue interpretada como una amenaza a la soberanía nacional. Esta situación agudizó la desconfianza en la compañía y

en los intereses de los Estados Unidos, sobre todo si tenemos en cuenta que un par de años atrás, con la intervención de Estados Unidos en Panamá, y su posterior pérdida, el sentimiento nacional había quedado lastimado. De acuerdo con los polémicos comentarios presentados por estos periódicos se aseguraba que “Cartagena es un puerto americano, es decir, que ya sobre él ha perdido Colombia su soberanía. Y agrega que el gobierno entregó a la Andian, PARA SIEMPRE, el control irrestricto sobre Cartagena” (La Patria Junio 22 de 1925).

Al sentir lastimados sus intereses, el alcalde de Cartagena Benjamín Moreno, en un acto de protesta por la polémica desatada por Eduardo Santos, expuso los siguiente:

Como representante de esta ciudad, “avanzada heroica del patriotismo colombiano sobre el Caribe”, protesto enérgicamente por lo escrito “Una necesidad nacional”, agresión sin fundamento contra una ciudad que abrió los caminos de la independencia nacional, sacrificando sus hijos vidas y haciendas...Para abrir Bocas de Ceniza no es menester ofender, deshonorar nuestra amada ciudad, que tiene una nobilísima tradición de servicios a la libertad...Incúrrase en inveterada miopía patriótica, considerar prosperidad, desarrollo una región, afecta, destruye bienestar las otras; como si la Patria no fuera cuerpo vivo, que la salud de uno de sus miembros beneficia, robustece organismo todo, Su escrito nos hiere sin motivo y agravia sin justicia a Colombia (AHC, La Patria Junio 17 de 1925).

El 27 de junio, dos semanas después de publicada el editorial de Santos, el Gobernador del departamento comentaba una importante marcha realizada por diferentes sectores de la ciudad como respaldo a las palabras emitidas por Santos, la Nota del Gobernador indicaba:

En estos momentos encuéntrase congregados frente a Palacio Gobierno, mas de tres mil (3.000) ciudadanos, que en representación de las diferentes entidades de la ciudad, del comercio, de la banca, de los obreros, de la prensa, etc, han venido a ratificar su adhesión y amor a la Patria y su contrariedad por los conceptos emitidos en algunos diarios de esa Capital, que aseveran Cartagena no es un puerto nacional en el Atlántico, por lo que se hace necesario establecer uno netamente colombiano. Los voceros de esta manifestación, me piden manifestar a Gobierno Nacional, necesidad inaplazable poderes públicos presten atención preferente, eficaz a nuestras necesidades, dotando a la ciudad de todos los elementos indispensables para su saneamiento y mejora todo sentido, como puerto oficial de la Republica, y procurar por medios legales, y aun haciendo sacrificios si fuere necesario, recuperen para la Nación el privilegio que pesa sobre el muelle de este Puerto y adquisición de las tierras adyacentes a la bahía” (AHC, Diario de la Costa, Junio 27 de 1925).

El acrecentado debate que la presencia y trabajos de la Andian generaron en la ciudad, fueron de un significativo impacto entre Cartagena y el gobierno central. Mientras los sectores políticos del país, encontraban en las concesiones hechas a la Andian, una amenaza para la soberanía nacional, para los sectores comerciales y empresariales locales la presencia de esta empresa constituía una oportunidad para la ciudad, y para el desarrollo de las obras de renovación portuaria. Sin embargo, algunos representantes políticos de la ciudad, como respuesta a la mordaz crítica de la prensa capitalina, expresaron su malestar, e intentaron darle una salida al asunto con la elaboración de un proyecto de ley. El cual fue presentado por el parlamentario Fulgencio Lequerica Vélez. El proyecto de ley proponía fundamentalmente que el gobierno nacional recuperará mediante la expropiación, sus intereses sobre el puerto de Cartagena:

El Congreso de Colombia,
Decreta:

Artículo- Autorízase al Gobierno nacional para adquirir por compra la concesión sobre construcción y explotación en la bahía de Cartagena, concesión que es hoy de propiedad de la Andian National Corporation Ltd. El contrato que el Gobierno celebre en virtud de esta autorización no requiere ulterior aprobación del Congreso.

Artículo- El Gobierno deberá proceder, cuanto antes a darle estricto cumplimiento a lo dispuesto en la ley 28 de 1921, y, al efecto instaurará los juicios de expropiación necesarios para adquirir la isla de Tierra bomba y península de Bocagrande, en la bahía de Cartagena. Si los propietarios de estas tierras consintieren venderlas al gobierno, queda éste facultado para adquirirlas en esa forma, mediante avalúo hecho por peritos nombrados por las partes y en caso de discordia, decidirá un tercero designado por la Corte Suprema de Justicia.

Artículo- Autorízase al gobierno nacional para adquirir las tierras y propiedades que personas o entidades nacionales o extranjeras posean dentro de la bahía de Cartagena, y que sean indispensables para la construcción de fortificaciones o para la conservación de la soberanía nacional en aquel puerto, o para expropiar, por motivos de utilidad pública con arreglo a las leyes, los mencionados derechos.

Artículo- Para darle cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, el Gobierno abrirá en cada caso los créditos administrativos que sean necesarios.

Dada, etc.

Presentado a la consideración de la Honorable Cámara de Representantes en su sesión del 4 de agosto de 1925, por el suscrito representante por la circunscripción electoral de Cartagena
F. Lequerica Vélez (AHC, La Patria Agosto 11 1925).

Mientras los diarios locales y nacionales, libraran una intensa batalla discursiva y política, por los contratos que la compañía llevaba a cabo en Cartagena. La Andian, trabajaba en

diferentes frentes de la ciudad; al tiempo que adelantaba las obras del oleoducto, y la ampliación del muelle, intervenía en obras de infraestructura urbana de gran influencia sobre otros sectores de la ciudad. La Andian fue la compañía encargada de iniciar el proceso de urbanización en Bocagrande, (hoy uno de los barrios de la elite cartagenera) con la construcción de casas al mejor estilo californiano. La compañía construyó el primer edificio de gran altura en la ciudad, apostado sobre la Plaza de la Aduana, el cual fue durante muchos años el edificio más alto y moderno de la ciudad. En las páginas de la historia urbana de la ciudad, la Andian figura con un importante papel modernizador, al lograr la construcción de algunas obras urbanas de importancia, que el gobierno central no había podido capitalizar, en especial las relacionadas con la modernización física del puerto.

No menos importante fue el hecho, de que la Andian vendiera a la constructora del Hotel Caribe, unas importantes franjas de tierras en Bocagrande, para la edificación del hotel que marcaría una nueva era en el desarrollo urbano de la ciudad, con la construcción de este hotel, se inauguraría una etapa en historia de la ciudad, la emergencia del sector turístico empezaba ya en los años 50s a ser un atractivo para la ciudad. Este conjunto de intervenciones urbanas le han merecido a la Andian, un lugar notable en el desarrollo urbano de la ciudad en las primeras décadas del siglo pasado.

CONCLUSIONES

El proyecto modernizador de la ciudad-puerto de Cartagena comprendido entre el periodo de 1910 a 1930. Fue un proyecto fracturado, fragmentado, en el que confluyeron una variedad de intereses y tensiones. Mientras los sectores económicos y políticos de la ciudad, le apostaban a la consolidación de un proyecto de ciudad, que veía en el puerto, su principal motor de desarrollo. Las elites andinocéntricas se proponían fortalecer su hegemonía regional, andina y blanca. En este sentido los discursos eugenésicos expresados en lo racial y lo higiénico, se convirtieron en justificaciones que facilitaron el desarrollo de una hegemonía centralista andina, en la que las zonas costeras seguían siendo consideradas espacios marginalizados, a los que había que llevar el ideal de progreso y la civilización.

Esta visión la hemos podido rastrear a partir de las propuestas planteadas por nuestros principales intelectuales y políticos, en relación con el papel de la higienización, debía desempeñar en la renovación de los espacios, de la vida urbana y pública y privada, y de manera especial en la renovación de los cuerpos. Estas nociones a nuestro modo de ver terminaron frenando la puesta en marcha del proceso de modernización que la ciudad requería para su inserción mundial. Mientras que solo terminaron reproduciendo discursos jerarquizados sobre la población y sus espacios.

Si bien la biopolítica estatal pretendió con sus programas, y la legislación de la época poseer un control sobre estas áreas “periféricas” y sobre su población, las propuestas así como las respuestas fueron de un carácter muy ambiguo. El estado central atendiendo a los requerimientos internacionales, se propuso modernizar sus principales centros portuarios, y para eso diseño e implemento un conjunto de estrategias que buscaban integrar, y mostrar a la comunidad mundial, una nación apta para los designios del capitalismo. En la práctica las estrategias implementadas solo terminaron reafirmando el carácter racista con que se formaba la nación colombiana. Las dificultades para poner en marcha las disposiciones diseñadas por el estado en las zonas costeras, denotan por un lado la resistencia en el acatamiento de la norma, y por otro la fragilidad y precariedad con que el estado llevaba a cabo estas acciones.

La normativa desarrollada por estos años, además de la fuerte carga eugenésica con que se planteo, solo sirvió para profundizar las diferencias socio-raciales con la costa, mientras la elite andina, aspiraba a un ideal de inmigración blanco como solución a los

signos de “degeneración racial” que el país presentaba. Sin embargo este ideario de blanqueamiento en el caso de Colombia, y en especial en el Caribe Colombiano, no fue el esperado. La fuerte presencia de afro-antillanos en los puertos de colombianos, expreso en buena parte esta gran contradicción, entre el desarrollo económico y la demanda de mano de obra, frente al ideal al que la política de inmigración del país aspiraba, como una estrategia eugenésica de mejoramiento racial, de civilización y progreso.

En otro sentido lo que observamos frente al proyecto modernizador de la ciudad, es una continua pugna de intereses económicos y políticos, y un fuerte discurso racista como argumento, frente a la incapacidad para generar las condiciones modernas de la ciudad. Si bien, el gobierno nacional solo respondió a las necesidades de transformación de la ciudad, con un conjunto de leyes y normativas que aspiraban a penetrar tanto el espacio físico, como los cuerpos. Estas estrategias en la práctica fueron limitadas e ineficaces, ya que ninguna de las propuestas diseñadas logró intervenir el panorama real de una ciudad que tenía importantes necesidades urbanas como: la precariedad de sus servicios, los problemas de infraestructura portuaria, los cuales solo fueron resueltos en parte, cuando el capital privado internacional irrumpió sobre la ciudad, dejando hasta el presente quizás una de sus huellas más notables. El Puerto de Cartagena, considerado hoy un puerto de primer orden, en buena medida por el carácter privado con que se ha manejado desde las primeras del siglo XX.

Por otro lado, es de resaltar como el contexto de la modernización, está atravesado por las diferentes tensiones regionales que se manifestaron y profundizaron en estos años. Al querer ingresar en la dinámica capitalista mundial, las ciudades y sus amplias zonas regionales de influencia, diseñaron un conjunto de propuestas que les facilitara su inscripción en el nuevo contexto internacional. Lo recurrente en este amplio conjunto de proyectos, fueron las continuas tensiones y conflictos regionales de los diferentes actores políticos y económicos, que buscaban posicionarse al interior de la nación. Las diferentes propuestas de desarrollo entraban en constante confrontación, no solo entre sí, sino además como un estado marcadamente centralizado, que tenía la potestad decidir hacia donde orientaba sus recursos y que zonas le eran estratégicamente convenientes. Es de remarcar, el notable poder que el estado central poseía sobre las ciudades, no hay proyecto de desarrollo, ni de modernización que no esté sujeto a las directrices del estado, e incluso a la

disponibilidad de sus recursos. Esto constituía por lo menos en Colombia, una seria traba la hora de pensar en un proyecto de renovación urbana en las ciudades, y fue un detonante de las tensiones regionales que vivió el país durante estas décadas.

Ante la falta de compromiso y decisión por parte del gobierno en el rumbo del puerto de Cartagena, los diferentes sectores económicos de la ciudad, encontraron en la presencia de la Andian, una oportunidad para restablecer su condición portuaria, al tiempo que, con la intervención de la compañía se abrían otros horizontes en materia de desarrollo industrial. Con la construcción de un oleoducto y la posterior instalación de la refinería en la ciudad. Cartagena caminaba hacia la dinamización de nuevos sectores económicos más allá del portuario. Sin embargo es innegable que con la instalación de estas infraestructuras, buena parte de las ganancias quedaron en manos del capital extranjero, y aun las transformaciones sobre este espacio generaron, y siguen generando hoy grandes interrogantes sobre quiénes fueron y siguen siendo los realmente beneficiados del abandono con que el estado central dirigió la política de modernización de Cartagena en estas décadas.

BIBLIOGRAFÍA

- Agudelo, Ángela (2008). “Regenerar e higienizar. El papel desempeñado por la mujer y la niñez en Barranquilla, 1900-1945” en: *Memorias. Revista digital de historia y arqueología desde el Caribe*. Barranquilla, Universidad del Norte.
- Armus, Diego (1993). “La ciudad higiénica entre Europa y Latinoamérica” en: Lafuente A, Elena A, M. L. Ortega (Edit) *Mundialización de la ciencia y cultura nacional*. Madrid, Ediciones Doce Calles-Universidad Autónoma de Madrid.
- Bossa, Donald (1967). *Cartagena independiente. Tradición y desarrollo*. Bogotá, Tercer Mundo.
- Bossa, Donald (1969). *Construcciones, demoliciones y restauraciones en Cartagena*. Cartagena: Litografía El Faro
- Bushnell, David (2000). *Colombia una nación a pesar de sí misma: de los tiempos precolombinos hasta nuestros días*. Bogotá: Planeta.
- Calvo Stevenson, Haroldo (2002). “A la sombra de la Popa: El declive de Cartagena en el siglo XIX”. En Calvo y Meisel (Edit). *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Banco de la República.
- Carrión, Fernando (2010). *El laberinto de las centralidades históricas en América Latina*, Ed Ministerio de Cultura, Quito.
- Carrión, Fernando (2001). “Medio siglo en camino al tercer milenio: Los centros históricos en América Latina” en: Carrión Fernando (Ed) *Centros históricos de América Latina y el Caribe*. UNESCO- Banco Interamericano de Desarrollo- Ministerio de Cultura y comunicación de Francia, Flacso, Quito.
- Casas, Álvaro (1996). “Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930”. En: *Historia y Cultura* N° 2. Cartagena. Universidad de Cartagena.
- Casas y Márquez (1999). “Sociedad Médica y Medicina Tropical en Cartagena del siglo XIX al XX”. En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*. Vol. 26. Bogotá.
- Castro-Gómez Santiago (2005). *La Hybris del punto cero, Ciencia, raza e ilustración en la Nueva Granada 1750-1816*. Bogotá, Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Castro-Gómez Santiago (2009). *Tejidos Oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1920-1930)*. Bogotá. Pontificia Universidad Javeriana.
- Castro-Gómez Santiago (2010). *Historia de la Gubernamentalidad. Razón de estado, liberalismo y neoliberalismo en Michel Foucault*. Bogotá, Siglo del hombre editores- Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Conde, Jorge (2009). *Buscando la nación. Ciudadanía, clase y tensión racial en el Caribe colombiano, 1821-1855*. Medellín, La Carreta Histórica/Universidad del Atlántico.
- Cueto, Marcos (2004). “Los orígenes de la salud internacional en el continente americano”. En: Cueto Marcos, *El valor de la salud. Historia de la Organización Panamericana de la Salud*. Washington. Organización Panamericana de la Salud.
- Cueto, Marcos (2004). “Los ciclos de la erradicación: La Fundación Rockefeller y la salud pública latinoamericana, 1918-1940”. En: Cueto, Marcos (Editor) *Salud, Cultura y Sociedad en América Latina*. Washington. Instituto de Estudios Peruanos- Organización Panamericana de la Salud.
- Deavila, Orlando (2008). *Políticas urbanas, pobreza y exclusión social en Cartagena: El caso de Chambacú*. Cartagena, Universidad de Cartagena.

- Deavila Orlando, Guerrero Lorena (2011). *Cartagena vista por los viajeros. Siglo XVII-XX*. Biblioteca del Bicentenario de la Independencia, Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe- Alcaldía mayor de Cartagena-Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, 2011.
- Drinot Paulo (2011). *The allure of labor. Workers, race and the making of the Peruvian state*. Durham: Duke University Press.
- Flórez Bolívar, Francisco (2008). “Representaciones del Caribe colombiano en el marco de los debates sobre la degeneración de las razas: geografía, raza y nación a comienzos del siglo XX”. En: *Historia y Espacio* N° 31, Julio- Diciembre Universidad del Valle.
- Flórez Bolívar, Francisco (2009). “Iluminados por la educación: los ilustrados afrodescendientes del Caribe Colombiano a comienzos de siglo XX”. En: *Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamericana* N° 9. Barranquilla. Universidad del Atlántico- Universidad de Cartagena.
- Florez Francisco y Rhenals Ana Milena (2013). “Escogiendo entre los extranjeros “indeseables”: afro-antillanos, sirio-libaneses, raza e inmigración en Colombia, 1880-1937”. En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* Vol 40, N°1, Enero-Junio. Bogotá.
- Foucault, Michel (2010). *Nacimiento de la Biopolítica*. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica.
- García Díaz, Bernardo (2010). “La migración cubana a Veracruz 1870-1910”. En: García Bernardo, Guerra Sergio (Coord) *La Habana/Veracruz. Veracruz/La Habana. La dos orillas*. México. Universidad Veracruzana-Universidad de la Habana..
- García Usta, Jorge (2000). “Periodismo y literatura en Cartagena en el siglo XX: Muros y rupturas del orden y risas de la modernidad”. En: Calvo y Meisel (Edit) *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Cartagena. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Banco de la República.
- Garner, Paul (2005). “Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México, 1889-1919”. En: *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, N° 30, Julio –Diciembre. Mexico. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Goldberg, David (2002). *Racial State*. USA, Blackwell Publisher.
- Guerrero, Lorena (2008). *Imaginario urbano en Cartagena: Visiones y proyectos de ciudad 1910-1930*. Cartagena, Universidad de Cartagena.
- Helg, Aline (1989). “Los intelectuales frente a la cuestión racial en el decenio de 1920: Colombia entre México y Argentina”. En: *Estudios Sociales*, N°4. Medellín. Fundación Antioqueña para los Estudios Sociales (FAES)
- Henderson, James (2006). *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Hering, Max (2010). “Colores de Piel. Una revisión histórica de larga duración” en: Mosquera, Lao y Rodríguez (Edit) *Debates sobre ciudadanía y políticas raciales en las Américas Negras*. Bogotá, Universidad Nacional de Colombia-Universidad del Valle.
- Kalmanovitz, Salomon (1988). “La inserción de la economía colombiana en el mercado mundial”, en: *Economía y nación. Una breve historia de Colombia*. Bogotá. Siglo Veintiuno editores- Cinep- Universidad Nacional.

- Kingman, Eduardo (2008). *La ciudad y los otros. Quito 1860-1940. Higienismo, ornato y policía*. Quito. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso)- Fondo de Salvamento del Patrimonio Cultural (Fonsal).
- Kingman, Eduardo (2010). “Cultura popular, vida cotidiana y modernidad periférica”. En: Coronel Valeria, Prieto Mercedes (Coord) *Celebraciones centenarias y negociaciones por la nación ecuatoriana*. Quito. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO)- Ministerio de Cultura.
- Lao-Montes, Agustín (2012). *Hacia una analítica de formaciones étnico-raciales, racismos y política racial*, texto inédito.
- Lemaitre, Eduardo (1983). *Historia General de Cartagena*. Tomo IV, Bogotá, Biblioteca del Centenario.
- McGraw, Jason. “Purificar la nación: Eugenesia y renovación moral-racial de la periferia del Caribe colombiano 1900-1930”, en: *Revista de Estudios Sociales*. Bogotá, Universidad de los Andes.
- Meisel, Adolfo (2009). ¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX? En: Meisel Adolfo (edit) *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX y otros ensayos*. Cartagena. Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) Banco de la Republica.
- Meisel, Adolfo (2000). “Cartagena 1900-1950: A remolque de la economía nacional”. En: Calvo y Meisel (Edit) *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Cartagena. Universidad Jorge Tadeo Lozano-Banco de la República.
- Múnera, Alfonso (2010). *Fronteras Imaginadas. La construcción de las razas y de la geografía en el siglo XIX colombiano*. Bogotá, Editorial Planeta.
- Múnera, Alfonso (1998) *El fracaso de la nación. Región, clase y raza en el Caribe Colombiano: 1717 -1810*. Bogotá. Banco de la Republica- El Ancora Editores.
- Muñoz Rojas, Catalina (2011). *Los problemas de la raza en Colombia. Más allá del problema racial: el determinismo geográfico y las “dolencias sociales”*. Bogotá. Universidad del Rosario.
- Nichols, Theodore (1973). *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular.
- Ortiz Cassiani, Javier. (2011). “Modernización y desorden en Cartagena: 1911-1930”. En: Román, Buenahora, Quiroz, Ortiz (Edit) *Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena*. Cartagena. Editorial Lealon- Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena.
- Palacios, Jorge (1973). *La trata de Esclavos por Cartagena de Indias (1650-1750)* Primera edición. Tunja. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia., Ediciones la Rana y el Águila.
- Quevedo, Emilio, Borda C, Eslava J, García C, Guzmán M, Mejía P, y Noguera C. (2004). *Café y gusanos. Mosquitos y petróleo. El tránsito desde la higiene hacia la medicina tropical y la salud pública en Colombia 1873-1953*. Bogotá. Universidad Nacional de Colombia-Instituto de Salud Pública.
- Quijano, Aníbal (2000). “La colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina”. En: Lander, Edgardo (comp.) *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas*. Buenos Aires. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/lander/quijano.rtf>

- Reid Andrews, George (2007). "Una transfusión de sangre mejor. Blanqueamiento, 1880-1930". En: Reid Andrews, George *Afro-Latinoamérica 1800-2000*. Madrid. Iberoamericana.
- Ripoll, María Teresa (2007). *La elite cartagenera y sus transito a la República. Revolución política sin renovación social*. Bogotá. Ediciones Uniandes.
- Rojas Piérola, Ramiro (2009). *Estado, Territorialidad y Etnias Andinas. Lucha y pacto en la construcción de la nación boliviana*. La Paz. Universidad Mayor de San Andrés. La Paz. Edit. Plural
- Román Romero, Raúl (2010). "La crisis del puerto de Cartagena de Indias: conflictos y fracasos de sus proyectos de desarrollo (1830-1848)". En: Elías Jorge, Vidal Antonino (Edit) *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión Histórica*. Barranquilla. Universidad del Norte-Universidad del Magdalena.
- Román Romero, Raúl (2011). *Celebraciones centenarias. La construcción de una memoria nacional*. Biblioteca Bicentenario de la Independencia de Cartagena. Cartagena, Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe- Alcaldía mayor de Cartagena-Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena.
- Román Raúl y Vidal Antonino (2011). "El Caribe colombiano versus centro del país: Rivalidades económicas en la construcción de una economía nacional 1830-1848". En: *Investigación y Desarrollo*, Vol. 19 N°1. Barranquilla. Universidad del Norte.
- Román Raúl y Guerrero Lorena (2011). "Entre sombras y luces: la conmemoración del Centenario de la Independencia de Cartagena, modernización e imaginarios de ciudad". En: *Memorias. Revista digital de historia y arqueología desde el Caribe*, Año 8 N°14. Barranquilla, Universidad del Norte. Disponible en: http://www.scielo.org.co/pdf/me_mor/n14/n14a06.pdf
- Safford Frank y Palacios Marcos (2012). *Historia de Colombia: País fragmentado, sociedad divide*. Bogotá. Universidad de los Andes.
- Samudio, Alberto (2002). "La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX". En: En Calvo y Meisel (Edit). *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano-Banco de la República.
- Stepan, Nancy (1996) "The hour of eugenics". Race, gender and nation in Latin America. Ithaca: Cornell University Press.
- Solano, Sergio (2003) *Puertos, sociedad y conflicto, 1850-1930*. Cartagena, Observatorio del Caribe colombiano-Ministerio de Cultura-Universidad de Cartagena.
- Tovar Zambrano, Bernardo (1989). "La economía colombiana. 1886 - 1922" En: Tirado Mejía. Álvaro (Dir.). *Nueva Historia de Colombia. V Economía, Café, Industria*. Bogotá. Editorial Planeta.
- Urueta José y Piñeres Eduardo (2011). *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva de la capital del Departamento de Bolívar*. Vol. 1, Vol. 2 Tercera Edición. Biblioteca Bicentenario de la Independencia de Cartagena. Cartagena, Universidad de Cartagena-Instituto Internacional de Estudios del Caribe- Alcaldía mayor de Cartagena-Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena.
- Vidal, Antonino (2002). *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla. Universidad de Sevilla – Consejo superior de investigaciones científicas – Diputación de Sevilla.
- Wade, Peter (2000). *Raza y Etnicidad en Latinoamérica*. Quito, Ediciones Abya-Yala.
- Wallerstein Immanuel, Balibar Etienne (1988) *Raza Nación y Clase*. Paris, IEPALA

ARCHIVO

Archivo Histórico de Cartagena

Fondo/ Prensa:

El Porvenir

La Época

La Patria

Diario de la Costa

Fondo/ Documentos Oficiales:

Diario Oficial, Bogotá, Junio 23 de 1914.

Diario Oficial, Bogotá, "Ley 77 de 1912". Informe de Pearson & Son, sobre el saneamiento y mejoras del puerto de Cartagena, Memoria del Ministro de Obras Publicas al Congreso de 1916

Biblioteca Luis Ángel Arango

Fondo/ Libros Raros y Curiosos: Revista de Higiene 1917

Biblioteca Nacional de Colombia

Fondo Antiguo:

Exposición de la Junta central de higiene al Congreso en 1915.

Tercer Congreso Médico. Reglamento y Temas. (1914). Bogotá. Imprenta Nacional

Fondo Daniel Samper:

Memoria del Ministro de Instrucción y Salubridad Pública, 1924.

Compilación de las Leyes, Decretos, Acuerdos y Resoluciones vigentes sobre higiene y sanidad en Colombia. Bogotá. Imprenta Nacional. 1920.

Legislación colombiana sobre higiene y sanidad. Leyes-Decretos-Acuerdos-Resoluciones. Bogotá. Editorial de la Literatura Colombiana. 1937

Política Sanitaria. Exposición de motivos ley 12 de 1926, sobre enseñanza de la higiene, saneamiento de los puertos marítimos, fluviales y terrestres y de las principales ciudades de la Republica, 1926

El Grafico, N° 807, Bogotá, noviembre 6 de 1926.

Anales de Ingeniería. “Informe del Representante de la Sociedad al Tercer Congreso Médico Nacional de Cartagena”. Bogotá. Órgano de la Sociedad de Ingenieros de Colombia. Enero-Abril de 1918.

Mensaje del gobernador del Departamento a la Asamblea Departamental de Bolívar de 192. Cartagena. Imprenta Eléctrica Departamental.