

FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES

SEDE ECUADOR

DEPARTAMENTO DE ASUNTOS PÚBLICOS

CONVOCATORIA 2012-2014

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

**LAS DEMOLICIONES DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-MILITAR EN
CARTAGENA DE INDIAS: ENTRE LA CONTROVERSI A PÚBLICA Y LOS
BENEFICIOS POR EL CONTROL Y LA CAPITALIZACIÓN DEL ESPACIO,
1890-1925**

ELKIN JAVIER MONROY DÍAZ

NOVIEMBRE DEL 2014

FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES

SEDE ECUADOR

DEPARTAMENTO DE ASUNTOS PÚBLICOS

CONVOCATORIA 2012-2014

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

**LOS DERRIBOS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-MILITAR EN
CARTAGENA DE INDIAS: ENTRE LA CONTROVERSI A PÚBLICA Y LOS
BENEFICIOS POR EL CONTROL Y LA CAPITALIZACIÓN DEL ESPACIO,
1890-1925**

ELKIN JAVIER MONROY DÍAZ

ASESOR DE TESIS: MARCO CÓRDOVA MONTUFAR

LECTORES: INÉS DEL PINO Y GUSTAVO DURAN

NOVIEMBRE DEL 2014

*Este es el resultado de los muchos esfuerzos,
un reconocimiento a la perseverancia,
la disciplina y mis motivaciones.*

Me lo merezco.

AGRADECIMIENTOS

Estoy agradecido en primer lugar con el Instituto Internacional de Estudios del Caribe y su estupendo equipo de trabajo conformado por Alfonso Múnera director, Alina Milanés secretaria, José Félix asistente y Raúl Román y Muriel Vanegas coordinadores, por lo aprendido, su infinito apoyo, la familiaridad y por haber respaldado mi continuidad en estudios de maestría. Resultado de este esfuerzo conjunto fue el auspicio institucional y administrativo brindado por ustedes además de su cooperación en el acceso y utilización de los fondos del Centro de Documentación para la Historia y Cultura Afrodescendiente en donde halle una parte de la información que requería para la formulación de mi tesis que no había encontrado en ningún otro archivo de la ciudad.

También quiero agradecer a Gerardo Mora, amigo y profesor de la Universidad Nacional de Costa Rica por su inquebrantable apoyo, los ires y venires, las terquedades, motivaciones y discusiones i-rationales durante este tiempo. Igualmente, gracias a este hermano país por haberme acogido con cariño y hospitalidad desmedida y a FLACSO-Ecuador por su confianza y oportunidad al otorgarme la beca de estudio y manutención que materializaron este anhelo de continuidad académica. También le debo agradecer a los funcionarios y docentes por su apoyo y calidad humana durante el tiempo que duró esta travesía en especial a Katherine Ullairi por su disposición e intervención oportuna a todas mis inquietudes; Maytte Gavilanes, mi secretaria y compinche de la maestría; a Marco Córdova -mi profesor y asesor de tesis- por su agilidad, haber escuchado y no haber puesto límites a las líneas que siguen a continuación; a Laura Cedrs, Guadalupe Hoyos, Gustavo Duran y Rafael Polo por sus estupendas clases, profesionalismo y la motivación que los impulsa a ser siempre mejores.

Los méritos son igualmente para mi familia, en especial, a las tres mujeres que me brindaron la vida, compañía, cariño y deseos de superación: a mi mamá, mi abuela Mayo y mi tía Margot. Espero seguir compartiendo con ustedes los retos y triunfos que siguen luego de este acto de fe. Igualmente, quiero agradecer a mi tío Eduardo, por su apoyo y a mis dos hermanos por dibujar con su presencia la felicidad y la esperanza de mi mamá, incluida la mía. Son todos ustedes quienes me motivan a seguir luchando ante los ilimitados problemas y avatares que la vida nos presenta, son mi espejo y realidad, gracias por su apoyo y los valores inculcados desde niño, valores que sin duda me han servido en esta travesía en tierras extranjeras y lejos de mí siempre y recordado hogar.

Si algo he aprendido es a ser un guerrero incansable, un digno luchador de duras y largas batallas.

Quiero compartir este logro con Hawin Quintero, quien fuese en su momento mi cómplice y garante de este proyecto de vida concebido con los bolsillos vacíos pero con la fortaleza en el corazón de su probabilidad. Y qué decir de mis más diversos amigos cartageneros Nelson Mendoza (te lo debía), Antonio Rivera y Wilmer Flórez por todos los momentos de complicidad, amistad y cariño mutuo. Tengo certeza de la felicidad e inmenso orgullo que los embarga y sienten hacia mí, yo también los quiero mucho. No puedo el dejar de mencionar a los urbanoides de la convocatoria 2012-2014 en especial a Lina Magalhaes, Gaby Jaramillo, Camilo Vargas, Dany Zumárraga, Sofía Balarezo, Jaime Paz, Andrés Velásquez y Manu Bayón con quienes compartí las intensas jornadas de clases pero también los ratos de diversión, ocio, complicidad y demás. Sin duda, fue un excelente grupo de trabajo de diversidad e integración Latinoamericana. Por último y no menos importante, a mis amigos de allá y de acá y de todos los rincones del planeta. A Rafael Lima, Joseph Mejía, Carolina Gutiérrez, Eduardo Nagua, Kike Guerrero y y mis “Guarichos” por los encuentros, desencuentros, continuidades, las risas, lágrimas y amena compañía que me llenan el corazón de inmensa felicidad y me hacen sentir que estoy vivo.

ÍNDICE

Contenido	Página
RESUMEN	8
INTRODUCCIÓN	9
CAPITULO I	20
PODER, CONTROL Y CAPITALIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS	20
Los conceptos de poder y espacio en la obra teórica de Michel Foucault.....	20
Control y capitalización de los espacios urbanos	22
Estado, biopolítica y grupos hegemónicos en la ciudad moderna.....	27
Breves reflexiones sobre ciudad, modernidad y capitalismo	30
CAPITULO II	35
ENTRE DISCURSOS, ARGUMENTOS Y VISIONES DE CIUDAD: EL ESTADO ACTUAL DE LA INVESTIGACIÓN	35
Algunas consideraciones histórico-contextuales	35
Entre posturas clásicas y nuevos argumentos en el caso español.....	36
Barcelona: Paradigma de la planificación urbana ibérica	43
Los aportes de la historiografía latinoamericana	47
Argumentos clásicos y hegemónicos en la historiografía cartagenera	49
CAPITULO III	53
INFLUENCIAS POLÍTICO-ECONÓMICAS Y OPINIÓN Y CONTROVERSIAS PÚBLICAS DURANTE LAS DEMOLICIONES	53
Confrontaciones político-económicas por la gestión, apropiación y planificación del espacio amurallado	53
Entre ilusiones y festejos: Canal de Panamá y Centenario de la Independencia.....	64
Solo “gente respetable y honorable”: El debate selectivo del diario El Penitente.	68
Decisiones y atribuciones institucionales aceleradas	72
CAPITULO IV	83
INTERESES ECONÓMICOS PÚBLICO/PRIVADOS: DEMOLER PARA APROPIAR, PROYECTAR Y CONSTRUIR	83
Los baluartes de San Pedro Apóstol, San Andrés, San Pablo y San Pedro Mártir en la distribución del trazado colonial	83
Control del espacio: Ubicación, expansión, ornato y embellecimiento	88

Acuerdos y proyectos Municipales.....	100
La intervención urbana del arquitecto Gastón Lelarge.....	102
Mediación municipal en los proyectos e intereses particulares.....	105
CONCLUSIONES	111
BIBLIOGRAFÍA	117
1.Fuentes primarias.....	117
2. Fuentes secundarias	118

RESUMEN

La presente investigación indaga los intereses económicos público/privados que generó la modernidad económica y el desarrollo inmobiliario en Cartagena en el periodo que va de 1890 a 1925. Para ello, hemos tomado como objeto de estudio la parcial y dilatada demolición del patrimonio histórico-militar, representado en los cientos de metros de las murallas y baluartes coloniales, como paradigma de la transformación urbana, control, planificación y capitalización de los espacios modernos. Esta tesis se aleja aunque no desconoce las posturas argumentativas de la historiografía elitista cartagenera quien justificaba las demoliciones ante el pésimo estado sanitario, de higiene y salubridad que atravesaba el centro amurallado. De modo que, la presente investigación busca otro tipo de respuestas teóricas a partir de la planificación inter-gubernamental, el negocio de los bienes raíces y los imaginarios de la ciudad moderna.

INTRODUCCIÓN

Cartagena de Indias es considerada el principal destino turístico e histórico de Colombia y uno de los más significativos de la cuenca del Caribe junto con La Habana, San Juan y Panamá. Esta proeza no ha sido en vano, es el resultado de un esfuerzo conjunto que ha venido precedido de los más variados intereses de la industria turística y hotelera. Su gran atractivo, además del turismo de sol y playa, es el patrimonio arquitectónico de su recinto fundacional catalogado patrimonio nacional de acuerdo a la Ley 163 de 1959 del Congreso de la República y patrimonio de la humanidad, título conferido por el comité ejecutivo de la Unesco en 1984. Ambas distinciones poseen un trasfondo utilitarista más allá de propender un entorno de apropiación y representación cultural entre la población local: incitar la mercantilización del recinto histórico e inversión inmobiliaria mediante una serie de estrategias implementadas desde la rehabilitación patrimonial (Vite, 2010) y bajo los señuelos de la industria turística neoliberal (García, 1999).

Si bien, la industria turística ha suscitado la llegada y movimiento de capitales financieros útiles en el incremento de los bienes y servicios terciarios de la economía, también es cierto, que tal realidad ha promovido los índices de desigualdad social y de miseria urbana de quienes viven a espaldas y por fuera del exclusivo sector fortificado. Y en efecto, las murallas siguen definiendo lo que está por fuera y lo que está dentro, es decir, son una representación simbólica que delimita lo intramuros de lo extramuros, la riqueza de la pobreza, el centro de la periferia, lo limpio de lo sucio, lo securitizado de lo inseguro. El neoliberalismo también ha instaurado otro tipo de límites, ha puesto las barreras entre un espacio y otro. En diez minutos se pasa de una Cartagena segregada, relegada y miserable, de pésimos servicios públicos y cobertura hospitalaria y escasez de vivienda social a una Cartagena gentrificada, objeto del flash fotográfico y portadas de revistas, con el metro cuadrado más caro en el negocio de los bienes raíces.

Es esta la Cartagena que se vende y promociona en los medios de televisión, la que todos conocen por la magnificencia de su centro histórico. Una ciudad sinónimo de la opulencia y exclusividad que mira hacia adentro, que desconoce a los “otros” y la vecindad. Estamos ante la ciudad del patrimonio, la del crecimiento inmobiliario.

Ésta ciudad se ha convertido en la más costosa del país en términos inmobiliarios gracias a que gran número de extranjeros y empresarios colombianos han restaurado propiedades para convertirlas en sus casas de vacaciones. Según la

revista inglesa Wanderlust especializada en turismo y viajes de Europa, Cartagena está entre las diez joyas turísticas del planeta por encima de destinos como Sevilla (España), Berlín (Alemania) y Venecia (Italia), y de acuerdo al New York times estadounidenses, españoles e italianos han sido los nuevos compradores. La zona más costosa dentro del sector amurallado es la que va desde San Pedro Claver y Santa Teresa hasta el Teatro Heredia específicamente las calles Don Sancho, Factoría, Santo Domingo, De las Damas y La Mantilla. Sin embargo poco a poco el fenómeno inmobiliario de Cartagena se ha ido expandiendo hacia otros sectores (Recurso: <http://www.las2orillas.co/una-locura-inmobiliaria-llamada-cartagena/> Revisado el 30 de Junio del 2014).

Los antecedentes de esta conciencia patrimonial y del interés inmobiliario se encuentran en la transición del siglo XIX al XX bajo el contexto de encuentros y desencuentros ideológicos originados por la modernidad económica. Esto sucedió cuando un grupo de ciudadanos conformados por personajes de la vida intelectual y periodística elevaron su voz de protesta y desagrado ante las sucesivas demoliciones que tenía lugar sobre una parte de las murallas, baluartes y revellines que rodeaban la plaza fuerte. El objetivo de las demoliciones, según los sectores progresistas que apoyaban las obras, consistía en la liberación de espacio apto para la expansión urbana y construcción inmobiliaria de ese céntrico sector de la ciudad. Paradójicamente, el capitalismo comercial no vislumbraba el provecho utilitarista que el patrimonio amurallado podía proporcionarle a Cartagena, tanto que, justificó su desaparición en nombre de la civilización y el progreso.

Evidentemente, el modo de producción capitalista no siempre fue benévolo con la protección del recinto patrimonial pese que había percibido desde muy temprano su potencial inmobiliario y empresarial. De hecho, la llegada del capitalismo económico a América Latina entre 1870 y 1930 (Glade, 1991) generó grandes transformaciones en el espacio y por ende, el trazado colonial heredado de los españoles. Dichos cambios, que iban desde la reconstrucción y/o restauración de viejos edificios y conventos hasta la construcción de inmuebles republicanos y la demolición de casonas coloniales, templos religiosos y murallas militares, estaban encauzadas por el negocio de los bienes raíces de modo práctico y funcional. Por lo tanto, esto nos lleva a asegurar que, el imaginario de preservación de los inmuebles históricos no ha sido el mismo desde finales del siglo XIX esto debido, a los usos y nuevas formas que sobre los espacios urbanos concibió el capitalismo económico.

Las fortalezas militares fueron percibidas por algunos miembros de la oligarquía cartagenera cómo una barrera material e ideológica que se anteponía a los avances de la

planificación urbana, el progreso económico, la higiene y salubridad pública. Bajo tales supuestos, emergió la idea de demoler una parte de las fortificaciones coloniales, las que ubicadas sobre el perímetro portuario y el mercado público obstaculizaban el progreso de la nación. Mientras que, los viajeros que llegaban a Cartagena procedentes del interior del país o de otras ciudades extranjeras quedaron admirados por la grandeza e historias de las fortificaciones pese al atraso civilizatorio, las guerras civiles, luchas partidistas y pobreza económica para las autoridades, no menos conscientes de ello, consideraban que eran evidentes las razones por las que Cartagena se encontraba sumida en esa decadencia que se relataba en los diarios y memorias de viajeros.

Los motivos de ese letargo no eran otra cosa que sus murallas, símbolos del atraso material y cultural que desdice mucho de los avances del pueblo colombiano. En este sentido, las murallas no tenían cabida en el espectáculo de las naciones modernas, mucho menos, como elemento forjador de la prosperidad y rentabilidad económica. La modernidad no tuvo reparo del recinto histórico; los arrasó, les negó valor y sentido práctico cuando la presencia de la corriente progresista materializó las ilusiones mal llamadas “racionales” de las autoridades y elites económicas. “Sin un respecto arraigado a las tradiciones culturales sin una legislación que protegiese contra la destrucción de obras significativas y sin recursos para promover una adecuada restauración, numerosas obras individuales han desaparecido para siempre” (Hardoy y Dos Santos, 1983: 21).

La idea consistió en aperturar y conectar el recinto con un barrio cosmopolita o un centro de bienes y servicios, valiéndose del espacio resultante que dejarían los muros. De este modo, la modernidad forjó el “campo de transición del antiguo centro urbano a los nuevos emplazamientos de producción y residenciales de la periferia” (Uluhogian, 1989: 366) mediante la especulación inmobiliaria y el negocio de los bienes raíces. Los derribos no ocurrieron como un hecho aislado a la opinión pública moderna y memoria histórica, por el contrario, evidenciaron una movilización de ideas, sentires, emociones y opiniones sobre lo que debía ser la ciudad. Sobre la base de estos hechos se fue originando una idea de conservación patrimonial, pausada pero contundente.

Solo que, esta incipiente consciencia patrimonial fue transgredida por los deseos progresistas de quienes decidieron en contra de su supervivencia, arrasar con el culpable de todos los males que aquejaban a la ciudad. Se trataba de desligarse, no solo de tres siglos de opresión colonizadora española sino también, de insertar, acometer y legitimar

los proyectos urbanos modernos de la “racionalidad” capitalista mediante la innovación del espacio colonial aunque en ello se tuviese que reconstruir o derribar cualquiera de las murallas, casona o convento colonial que se interpusiera al avance de la modernidad. En ese sentido, tal “racionalidad” termino legitimando en su momento la inutilidad del patrimonio histórico, la misma que hoy en día, la realza y hace alarde de sus virtudes como garante de las proezas turísticas y el desarrollo económico de la ciudad.

Junto a ello, falso seria generalizar que la sociedad percibió “de modo confuso y aproximado el valor de lo que estaba en juego” (LeGoff, 1989: 367); que los derribos fueron aprobados con el “jubilo explicable y casi unánime de la población” (Lemaitre, 1983: 530) o que, tales ideas adquirieron “cuerpo en la mente de los cartageneros hasta convertirse en verdadera obsesión” (Lemaitre, 1983: 529). Esta investigación evidencia la falsedad de tales argumentos de la historiografía clásica ya que en efecto, hubo una fuerte controversia materializada en una opinión pública en los medios informativos. En tanto, fue la frecuencia en la movilización de ideas y opiniones la que determinó gran parte de lo secuencial, episódico y fragmentado que fue el proceso de derribos e incluso, en lo escasamente planificado y organizado (Uluhogian, 1989: 367).

Cuando existió la oportunidad de acometer las obras, las autoridades locales se mostraron arbitrarias por lo que procedieron de manera rápida y desmedida. Derrumbar para crear fue finalmente el motivo de los intereses en juego, forjar una ciudad moderna y civilizada, copia inexacta de las grandes capitales como Paris, Nueva York o Londres (Romero, 2007). En ese momento histórico “los monumentos que hasta entonces apenas comienzan a ser percibidos como documentos históricos, como huellas de los primeros hechos urbanos que habían constituido la ciudad, solo se tienen en cuenta como *áreas de reserva* para la avenida y los modernos edificios republicanos” (Casas, 1994: 57), solo que, Cartagena no fue la excepción de la regla.

Fue tanto el interés público que provocó este fenómeno en Cartagena, único en todo el país, que terminó atravesando las fronteras de lo local e instalándose en la esfera nacional. Y no precisamente por lo útil y el beneplácito que las obras generaban para el saneamiento y la higiene pública sino, por los efectos adversos conscientes al atentar en contra de los inmuebles de la nación. Voces de repudio e indignación se hicieron sentir. Pero Cartagena no se encontraba preparada para asumir los costos de su modernidad ni de su planificación urbana, seguía siendo para finales del XIX una “ciudad sin servicios

públicos, iluminada con lámparas de aceite, abastecida por aguas de lluvia, con calles y plazas sin adoquinar” (Ripoll, 2000: 9). El tránsito hacia la modernidad fue jalonada por la construcción de una infraestructura urbana en función de los servicios comerciales que prestaba desde el puerto y las vías fluviales.

Fue en 1892 cuando en medio de las tensiones burócratas entre la Compañía del Ferrocarril y el empresario Carlos Vélez Danés por la planificación urbana y posesión de los terrenos de la Matuna, las autoridades locales creyeron oportuno demoler una parte de las murallas so pretexto público de utilizar los materiales resultantes (piedra y arena) en la nivelación del trazado y la construcción de una escollera marina en el barrio el Cabrero, ubicado al norte de la ciudad. Se trataba del mismo barrio en donde vivían algunos personajes del activismo político y social entre ellos el presidente Rafael Núñez y su esposa Soledad Román. Las tensiones suscitadas, así como la proyección urbana de la Matuna, se apaciguaron ante los momentos de inestabilidad causada por la Guerra de los Mil Días y la separación de Panamá del país en el transito del siglo XIX al XX.

Sin embargo, los anhelos volvieron a acaparar los titulares de la prensa muchos años después con la ayuda de los festejos del Centenario de la Independencia en 1911 y la apertura del Canal de Panamá en 1914. Desde entonces, las opiniones de rechazo no tardaron en aparecer como tampoco faltaron quienes desde una posición justificativa las apoyaron. El proceso fue confuso y discontinuo; incluso, la falta de organización técnica incidió en el deterioro del perímetro urbano ya que las piedras y la arena resultante de los derribos tapaban los husillos y las alcantarillas, sobre todo en épocas de invierno, y generaban una situación de insalubridad mucho peor de la que se pretendía solucionar. Pareciera entonces que, la justificación de la higiene pública como causa legítima de los derribos fue un profundo fracaso, al menos durante un tiempo.

Por otro lado, el asunto se volvió de interés nacional a partir de 1918 cuando la prensa en Bogotá se alarmó por lo acontecido y atribuyó, por medio de sendos artículos y editoriales, a los mandatarios cartageneros de irresponsables e irrespetuosos al aprobar una obra que iba en contra de la voluntad de los colombianos sin mencionar además, la ausencia de la respectiva autorización presidencial que acreditaban los hechos. En ese sentido, la presente investigación tiene por objetivo, indagar los intereses económicos e inmobiliarios que se ocultaron detrás de los derribos del patrimonio histórico-militar en Cartagena en el periodo que va 1890 a 1925, siendo la pregunta que guía tal objetivo el

considerar ¿cuáles fueron los intereses que, según la prensa local/nacional y proyectos públicos y privados motivaron los derribos de las murallas en Cartagena?

Para tales efectos se ha de considerar que, los intereses privados e institucionales por el control, la gestión y capitalización de los terrenos ocupados por las fortificaciones militares fueron los motivos económicos e inmobiliarios que se disimulaban detrás de la justificación oficial de las obras. Esto generó un controversial debate que, apoyado en el incipiente discurso patrimonial fraguado por el sector intelectual, periodístico y parte de la ciudadanía, denunciaba los abusos e irregularidades cometidos en la permanencia y conservación patrimonial. No obstante, también interesa evidenciar el choque de fuerzas ideológicas y dinamismo de la opinión pública que generaron los derribos. Esto servirá para ir definiendo el modelo de ciudad que quería adoptar los dirigentes locales, donde obviamente, no se encontraban ni las murallas y ni los baluartes coloniales.

Es importante replantear la perspectiva que se ha tenido de este tema puesto que la historiografía local ha omitido de su escrituración gran parte del contexto, personajes, las circunstancias e intereses económicos que rodearon los hechos al igual que el origen del proceso de patrimonialización. Y aunque las demoliciones de la arquitectura militar comprendieron el revellín y la puerta de la Media Luna 1883 y 1893 respectivamente, el revellín de El Cabrero en 1887, los baluartes de Barahona y Santa Isabel en 1905 (para construir el mercado público), los baluartes San Ignacio y San Francisco en 1911 (para cimentar el Monumento a la Bandera) y algunas brechas destinadas como puertas de entrada/salida entre la ciudad antigua y los barrios aledaños; solo podremos énfasis en el conjunto de murallas y baluartes ubicados frente al caño de San Anastasio en el sector de la Matuna o plaza de la Independencia.

Estas murallas estaban ubicadas en la parte más central del conjunto amurallado y poseían una extensión aproximada de quinientos metros en sentido longitudinal. Iban desde el lado izquierdo el monumento de la Torre del Reloj hasta el actual monolito de la india Catalina. En su recorrido se hallaban los baluartes de San Pedro Apóstol, San Andrés, San Pablo y San Pedro Mártir, este último preservado parcialmente gracias a la intervención de la Sociedad de Mejoras Publicas quien en 1924 lo rescató de la pica y la pala del progreso. Del mencionado cordón amurallado no queda nada en la actualidad, mucho menos de sus cimientos en piedra que fueron ocupados por las bases de grandes edificios destinados a bienes y servicios comerciales, recreacionales e inmobiliarios. De

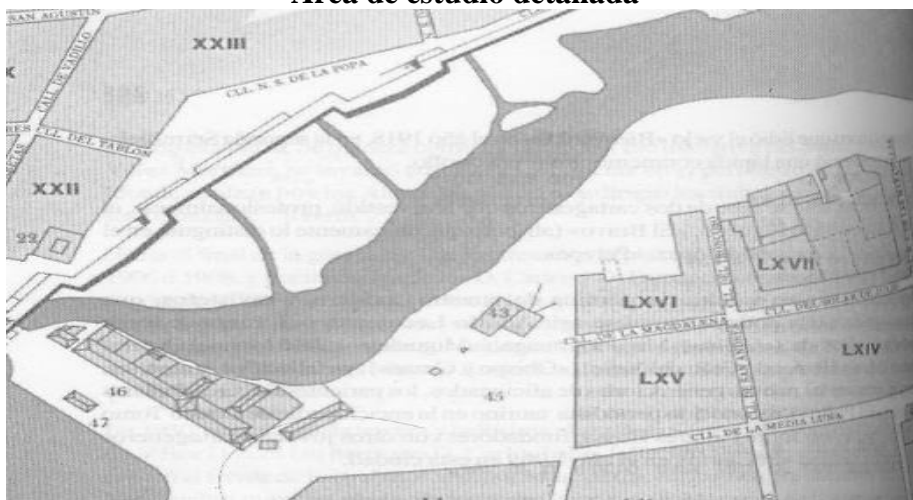
modo que, en la memoria de muchos cartageneros este infortunado episodio de la vida urbana no existe dentro de su memoria histórica. En la siguiente reconstrucción virtual se aprecian las murallas y baluartes del que son objeto la presente investigación.

Imagen 1
Reconstrucción virtual del recinto amurallado de Cartagena



Fuente: Recurso virtual: www.singladuras.jimdo.com320 (2013).

Imagen 2
Área de estudio detallada



Fuente: Recurso virtual: genealogiasdecartagena.blogspot.com (s/f).

Dado que el marco temporal utilizado comprende de 1890 a 1925, el enfoque así como los datos obtenidos son de carácter histórico pese que, algunas lecturas secundarias empleadas en la construcción del marco teórico procedan de otras disciplinas como la sociología, geografía e incluso la arquitectura. Solo de ese modo, el presente estudio no

es ajeno a los aportes inter-disciplinarios aunque claro, la formación histórica de quien escribe este documento prevalece en la escrituración de este documento. También se debe aclarar que, esta tesis no constituye bajo ningún parámetro una historia del arte, la arquitectura militar o del urbanismo local; más por el contrario, es una historia holista que anclada en los estudios urbanos tiene por ejes transversales elementos culturales, sociales, económicos, políticos e ideológicos propios de una sociedad.

Al alejarme de los argumentos de la historiografía clásica, quien justificó la obra demoleadora desde las pésimas condiciones higiénico-sanitarias que atravesaba el puerto y la ciudad, propongo en este documento interpretativo un modelo alternativo que explica los derribos en función del control, gestión y capitalización de los espacios en la transición histórica hacia la modernidad. Llegar a esta propuesta ha sido una tarea de muchos años que requirió además del conocimiento histórico y el análisis de las fuentes secundarias, un esfuerzo en la búsqueda y procesamiento de la información primaria. Para ello, fue necesaria la revisión de documentos históricos y elementos iconográficos relevantes hallados en distintos archivos y bibliotecas del país tales como la Biblioteca Nacional de Colombia en Bogotá, Archivo Histórico, Fototeca Histórica y Biblioteca Bartolomé Calvo de Cartagena al igual que el Centro de Documentación para la Historia y Cultura Afrodescendientes del Caribe Colombiano del Instituto de Estudios del Caribe y la Universidad de Cartagena.

El cruce de los datos archivísticos junto a los conceptos previamente abordados utilizara como vehículo de transmisión del conocimiento la narración histórica previa argumentación y demostración de las fuentes. Con respecto a las fuentes primarias, son de variada naturaleza donde se destacan en primer lugar los matutinos de El Porvenir, El Penitente y El Diario de la Costa de procedencia local, además de El Tiempo de origen capitalino. También obtuvimos los documentos oficiales emitidos por las autoridades como la Gaceta Municipal y Registro de Bolívar que contienen los órdenes del día, los debates diplomáticos, consensos, las solicitudes privadas y opiniones de los dirigentes sobre el tema en particular. También quedaron registros de algunas autorizaciones y los cruces de correo entre el Municipio de Cartagena, la Gobernación del Departamento de Bolívar y el Ministerio de Hacienda en su ramo de Obras Públicas.

La información obtenida fue clasificada conforme a los objetivos trazados y de acuerdo a la técnica manual que la agrupa en ficheros de contenidos temático, por año y

datos relevantes de la fuente documental. Si bien el componente cualitativo sobresale a todas luces, no menos deja de serlo los elementos fotográficos en tanto se es consciente que una fotografía o imagen además de reforzar uno de los objetivos a tratar, permite dentro del público lector una mejor ubicación visual de los referentes urbanísticos y/o históricos a tratar. No obstante, hemos obtenido imágenes poco divulgadas dentro del ámbito historiográfico entre ellas, la planta y perspectiva de los planos de urbanización de la plaza de la Independencia del año de 1925 a cargo del afamado arquitecto francés Gastón Lelarge.

Cuatro capítulos y una conclusión parcial integran el cuerpo estructural de este escrito. En el primero de ellos realizaré un abordaje teórico-conceptual foucaultiano de los conceptos y la relación que existe entre “poder” y “espacio” para luego comprender los modos como se han construido las ciudades desde la economía gubernamental. Esto nos ha permitido elaborar una teoría sobre el control y la capitalización de los espacios modernos que, abstrayendo algunos aportes de David Harvey sobre la modernidad en Paris, tiene como punto de partida las estrategias hegemónicas del poder. Este primer acápite termina con una reflexión sobre las disputas culturales e ideológicas del espacio en la transición del romanticismo histórico –entendida a partir del recuerdo heroico que auspició el hispanismo- hacia la modernidad –paradigma del progreso y desarrollo de la ciudad moderna.

En el siguiente capítulo, luego de plantear algunas consideraciones históricas y metodológicas sobre las demoliciones como paradigma de la modernidad europea, se efectúa un balance inter-disciplinario macro/meso/micro escalar que borda las formas y distintas perspectivas y contenidos como el tema ha sido investigado, lo cual incluye las publicaciones de vieja data hasta las más recientes. De estos textos, se abstraerón y se presentan los argumentos y reflexiones así como la metodología utilizada por cada autor tratando en lo posible de establecer analogías y diferencia entre cada uno de ellos. No podemos desconocer que estos aportes sirvieron de apoyo teórico para la elaboración de nuestro argumento de investigación y para diferenciar o por ende conectar el caso europeo con el latinoamericano y en especial, con el cartagenero.

Dada que la planificación urbana de Paris en la segunda mitad del siglo XIX a cargo del barón de Haussmann es ampliamente conocida entre los círculos académicos e incluso en el primer capítulo de esta tesis será retomada brevemente, hemos creído

oportuno destacar ante la amplitud y profundidad de las publicaciones que existen, los derribos de las murallas romanas y medievales en las ciudades/provincias españolas de Mallorca, Zaragoza, Granada, Navarra, Madrid, Valencia Burgos, Coruña, Pamplona, pero especialmente de Barcelona, este último paradigma de la planificación ibérica. Este recorrido académico desciende a lo meso escalar cuando abordamos los casos de Lima (Perú) y San Juan (Puerto Rico) y a lo micro escalar cuando formalizamos una crítica por la manera en que la historiografía cartagenera ha elaborado la escrituración oficial de los derribos, que tanta acogida ha tenido en las recientes investigaciones al seguir reproduciendo los mismos argumentos y justificaciones.

En el tercer capítulo, el primero de los dos de comprobación con los datos de archivo, presentamos los intereses y los beneficios económicos e inmobiliarios por la gestión y apropiación de los terrenos desalojados por las murallas a través de la opinión y debate público registrado en la prensa comercial local. Veremos cómo los homenajes del Centenario de la Independencia en 1911 y la apertura del Canal de Panamá en 1914 consolidaron el escenario para su legitimación y desde entonces, el nacimiento de una controversia nacional que llegó a su máxima expresión cuando la prensa de Bogotá intervino de modo contundente al condenar la decisión tomada por las autoridades locales y departamentales. Este capítulo también presenta, algunos de los detalles de la encuesta realizada por el diario El Penitente en 1911, quien desde su consejo editorial, solicitó entre sus fieles lectores su apreciación -¿aprobación?- de las obras que se llevaban a cabo en Cartagena.

Finalmente, abordamos los intereses tangibles por el control y capitalización de los espacios desalojados por los bastiones mediante la dilucidación de los proyectos y la planificación privada y estatal. En aras de comprender el particular interés surgido sobre estas murallas y no sobre otras que al igual circundan la ciudad, hemos de realizar una indagación de las características de su emplazamiento en tres momentos históricos: el papel defensivo que desplegaron en los siglos XVI al XVIII, la pérdida de operatividad militar y funcional en el siglo XIX y la imagen peyorativa formada desde finales del mismo hasta las tres primeras décadas del XX. Esta última imagen estaba relacionada con los beneficios portuarios y al carácter de centralidad que albergaba la Matuna como moderno punto de bienes y servicios. Teniendo en cuenta este panorama, el objetivo del capítulo es poner en evidencia la cuantía de los proyectos e intereses inmobiliarios que

surgieron y fueron patrocinados por las autoridades locales y el sector económico - aristócrata- de Cartagena.

Esperamos que los resultados alcanzados se conviertan por si mismos en una contribución, dentro del circulo historiográfico y arquitectónico, para el análisis y la discusión del desarrollo urbano en Cartagena en la transición de los siglos XIX al XX. Tales aportes sirven igualmente de apoyo histórico y urbanístico para la planeación de futuras políticas gubernamentales reservadas al patrimonio de la UNESCO y por ende, a generar debates y mecanismos sobre una ciudad más inclusiva construida desde y para la gente. La ciudad debe construirse desde las necesidades reales de muchos y no desde las decisiones anti-democráticas de pocos. El intento por refrescar la memoria histórica de quienes han olvidado o desconocen esta historia nos ha llevado a formular este enfoque, allí radica nuestro verdadero propósito: problematizar lo que se ha dicho y proponer alternativas de discusión.

CAPITULO I

PODER, CONTROL Y CAPITALIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

Los conceptos de poder y espacio en la obra teórica de Michel Foucault

De entre los meritorios aportes de Michel Foucault al campo de las ciencias sociales se encuentra una interesante reflexión teórica y filosófica sobre los conceptos de espacio y poder y las relaciones intrínsecas que estas mantienen con los sujetos pero en especial, con el uso-saber del territorio. Esta relación, que logra comprenderse bajo las tendencias sociales y políticas auspiciadas por el capitalismo económico, define los imaginarios y proyectos urbanos “que sirven de modelos a una racionalidad gubernamental que va a aplicarse al conjunto del territorio” (Foucault, 2012: 141). Fuesen públicos o privados, los espacios son el producto de una construcción socio-histórica demarcada desde el poder-saber y articulada conforme a la “racionalidad”, que no es tan racional, del Estado moderno y sus instituciones que la respaldan.

Detrás de cada espacio hay una tendencia social y/o ideológica que habilita sus usos, los ejecuta, los dota de “razón” y sentido y ciertas veces lo deconstruye no solo en su dimensión institucional respaldada por su condición legítima ya que también, desde los andares y recorridos de los habitantes es posible según lo expuesto por De Certeau la articulación de otro tipo de saberes y experiencias que ocurren a su alrededor. Solo que, existen barreras que no nos permiten trascender a ese estado de la cuestión urbana en tanto, “hay una historia que permanece sin escribir, la de los espacios -que es al mismo tiempo la de los poderes/saberes- desde las grandes estrategias de la geopolítica hasta las pequeñas tácticas del hábitat” (Foucault, 1980: 149). No obstante, el uso del poder gubernamental ha generado la resistencia y contra-hegemonía de quienes se han negado a seguir la legitimidad del Estado.

Tales resistencias demuestran las fisuras del Estado cuando propaga realidades y produce dominios de objeto y rituales de verdad (Foucault, 1977: 194) que no son del todo fácticas. Si se asume que existe un control práctico, tal dominio solo se explica, y teniendo en cuenta que “el poder es una propiedad del Estado y se localiza en su aparato burocrático” (Tirado y Mora, 2002: 15), en la existencia de un conocimiento que crea lo absoluto y universal. Es decir, el poder concibe el conocimiento universalmente válido como garante del progreso. Gracias a ello, existe un saber “irrefutable” que basado en la

racionalidad circunscribe sus objetivos en las ciudades. Es en este campo de lo racional donde poder y espacio logran la relación expuesta por Foucault.

El poder se arraiga, adquiere peso, volumen, consistencia; se inscribe en los cuerpos, diseña muros y fronteras, se implanta en un suelo, marca su territorio: tiene la materialidad de una fuerza, adquiere visibilidad. Espacio y poder se entrelazan, no pueden ya ser comprendidos fuera de este indisoluble vínculo, donde las relaciones de poder actuantes en un espacio le otorgan a éste movimiento, vida, dinamismo; preconizan y exigen continuas transformaciones nuevas distribuciones, nuevas maneras de organización y expresión. Le dan su sello y carácter (García, 2006: 72).

El poder burocrático todo lo apropia, lo controla y “adquiere materialidad, consistencia, presencia y movimiento en un espacio delimitado” (García, 2006: 15) Produce muchas de las realidades y discursos del conocimiento como forma de la sujeción disciplinaria, de allí que ejerza una parcial autoridad que no siempre logra mantener su sujeción entre los sujetos puesto que “las fuerzas se cruzan, se enfrentan, luchan producen seriaciones de alianza, corrimientos y quiebres, se organizan y desorganizan, no logran cristalizarse jamás de manera estable ni definitiva” (García, 2006: 85). Es justo en este escenario de lo racional donde el espacio adquiere sentido al ser protagonista de los usos, prácticas, estrategias y disputas propias del contexto de la modernidad.

Este espacio geo-político, proyecto de la racionalidad del Estado moderno, se ha ajustado a la economía política a través del “urbanismo, los equipamientos colectivos, la higiene y la arquitectura privada” (Foucault, 2012: 140-1), siendo el higienismo junto a la arquitectura privada los medios concebidos por la administración estatal para ejercer su control y planificarlos con contenidos útiles (García, 2006: 15). Para ejemplificar esta situación, Foucault tomó por objeto de estudio las transformaciones materiales en que se vieron inmersas las ciudades europeas de finales del siglo XVIII partiendo del contexto que, la urbanización fue una consecuencia innata de la industrialización que además de la pobreza, la desaparición del campesinado y la migración del campo a las ciudades también le reportó al continente grandes flujos de capital y excedentes financieros con que invertir en el negocio de los servicios y bienes raíces.

Esta inversión inmobiliaria, que marcó los orígenes hacia la tercerización de la economía capitalista, sucedió en Nantes, puerto francés en el litoral Atlántico, en donde las autoridades civiles apoyadas por las riquezas acumuladas de la burguesía fraguaron un proyecto de ciudad que implicaba el desarrollo material y la modificación del trazado céntrico para el servicio de la economía portuaria y del higienismo social. En su libro

“Seguridad, territorio y población” Foucault sostuvo que dichos equipamientos estaban reservados a garantizar la continuidad del comercio inter-oceánico. Concebido el plan, se articuló una red de calles, avenidas y ejes transversales que además de conectar tuvo como objetivo el higienizar, fiscalizar, ventilar y despejar las zonas más deprimidas. “Se trataba de organizar la circulación, suprimir sus aspectos peligrosos, distinguir entre la buena y la mala circulación” (Foucault, 2006: 37).

Control y capitalización de los espacios urbanos

Los espacios urbanos han sido intervenidos y controlados por la economía política como expresión absoluta del modelo capitalista de producción. Este control logra apropiarse de los espacios y recorridos que definen la vida en sociedad para aperturarlos, proyectar y planificarlos acorde a los principios de la arquitectura y el urbanismo moderno, propio de las clases adineradas -¿utopías latinoamericanas?-. Este modelo de ciudad excluyente y clasista tiene por principio el urbanizar lugares propios que los diferencie y aleje del resto de la población. Situación que resulta coherente con los principios del capitalismo que busca por un lado obtener el control racional del territorio y establecer restricciones y limitaciones de acceso y por el otro, perpetuar los intereses económicos y personales de algunos pocos en pro del control y capitalización de ese lugar.

Es decir, hay una vinculación entre espacio/control/poder difícil de negar. “Si entendemos la sociedad como una interacción permanente de la forma poder/resistencia del poder entre aquellos que controlan material e ideológicamente la sociedad y el resto de la población, lo más adecuado es conceptualizar el espacio como el lugar donde el poder se expresa y ejercita” (Salcedo, 69). Dicha triada bien puede ser ilustrada con la figura del panóptico descrita por Foucault en la medida que hay una institucionalización del espacio que, según una cartografía del poder, define en ciertos puntos estratégicos de la ciudad la ubicación de las instituciones públicas llámese policía, hospitales, sedes de gobierno, escuela, asilos, correccionales, etc.,

El panóptico, además de ser un centro de incomunicación organizado por celdas de castigo y torres de vigilancia, representa la distribución al que son sometidos los reos bajo un modelo óptico y arquitectónico normativo del que no se puede huir. Existe una disposición lógica tanto del panóptico como de los proyectos urbanos de la modernidad solo que con funciones diferentes. Mientras el primero está dirigido a vigilar y castigar a

los reos como garantía del orden social, el segundo surge como destreza del capitalismo para asegurar los medios de la rentabilidad a través del acceso a determinados espacios pese que, ambas exhortan a un poder cuya “capacidad de seducción dependerá en gran medida de su habilidad para ocultar mecanismos y propósitos” (Cortes, 2010: 25).

Pero bien, ¿cuáles son los intereses que existen por tal capitalización? En primer lugar, los espacios necesitan entrar en circulación para cumplir con su ciclo productivo y que mejor manera que, gestionarlos para que así puedan “tratar de volver más fuertes las fuerzas sociales -aumentar la producción, desarrollar la economía” (Foucault: 2009: 240). Dicha gestión, que se ampara en la necesidad por parte del capitalismo de producir sus propios lugares con el objetivo de darle continuidad y reproducir el sistema que lo ha legitimado, bien puede designarse “tercerización del espacio” dada la funcionalidad para la cual fue ideado: futuro centro de bienes y servicios. Por ello, espacio y capital son dos variables innatas donde “la enorme transformación del espacio urbano se liga a la especulación inmobiliaria y al creciente peso de los mercados financieros que crecían a la par de las reformas urbanas” (Díaz, 2010: 2).

La planificación urbana en muchas ciudades europeas se convirtió en un negocio lucrativo tanto para los inversionistas como para los compradores e intermediarios tanto que, llevaron al geógrafo David Harvey a argumentar que “el capital y la modernidad se unieron en un espacio y tiempo concretos” (Harvey, 2006: 27) donde el elemento social, al igual que las ilusiones de la burguesía y las autoridades se vieron estimuladas por este encuentro. De modo que, “la apropiación y reordenamiento del espacio constituyó una de las preocupaciones centrales de los gobernantes del siglo XIX” (Castro, 2008: 167). Un caso que permite apreciar la triada poder/capital/control se halla en la espectacular renovación parisina de la segunda mitad del XIX a cargo del prefecto Barón Haussmann a petición del emperador Napoleón III. A diferencia de otras ciudades de la Europa Mediterránea como Marsella, Barcelona o Nápoles, la reforma de Paris se ejecutó con el éxito debido dado los beneficios que existían alrededor de su modernidad.

La renovación de la “ciudad luz” tuvo por trasfondo dos hechos vinculados con el control/espacio/poder que sea de paso y pese a las diferencias históricas con respecto a Latinoamérica, sirven de apoyo a la presente investigación. La reforma estuvo dirigida en primer lugar a la vigilancia del área centro-periférica con el objetivo de sosegar las revueltas y motines generados por el surgimiento y reivindicación de la clase obrera que

tantos malestares generaba al orden social. La intervención, que condujo a la demolición de las murallas romanas y medievales, se fraguó alrededor de la capitalización de estos terrenos utilizables para la tercerización económica e incorporada en la dotación de los servicios básicos de electricidad, agua y alcantarillado, redes viales, compra y venta de los bienes inmuebles, construcción de edificios destinados al ocio, consumo, actividades culturales, pasajes comerciales y las sedes de las instituciones públicas.

El espacio además de ser capitalizado, fue institucionalizado con la garantía que ofrecía la gestión y presencia de los poderes políticos y económicos. Haussmann no solo supo aplicar su enfoque burgués en aquel contexto, ya que además supo representar los logros de Napoleón III en su aspiración por perpetuarse en el poder y evitar una guerra civil luego de los desafortunados eventos de 1830 y 1848 donde por poco fue depuesto del trono. La transformación concibió la idea de destruir el viejo recinto y en su lugar, edificar una ciudad moderna con una red operativa de servicios, plantaciones, bulevares y de viabilidad (Munizaga, 1999). La idea de Haussmann radicó en conectar el centro con la periferia con calles, anchas avenidas rectilíneas, rondas de enlace y carriles de salida (Roncayo, 1991) (Tomas, 2003). Esta conexión tenía un propósito de modo que,

Al construir grandes vías públicas por los distritos turbulentos, las tropas podrían llegar rápidamente al origen de los disturbios. Estas calles serían demasiado anchas para poder bloquearlas con barricadas. Los cuarteles se colocarían de cerca de las nuevas calles, en cruces, para permitir una rápida salida de tropas en varias direcciones. Además, los cuarteles estarían comunicados con las estaciones del ferrocarril, un elemento esencial en el despliegue de tropas. [...] Por lo tanto, el problema no era exclusivamente el evitar el levantamiento de barricadas fáciles de defender, sino el acceso rápido y eficaz de las tropas al centro de la ciudad. (Quijano, 2011: 8).

La reforma inició con la ruptura del antiguo orden hacia la modernización del Estado para proseguir con la liberación de las reservas financieras y dar un mayor impulso a la economía. “Las nuevas relaciones espaciales (tanto internas como externas) se crearon a partir de una coalición del Estado, el capital financiero y los intereses de la propiedad de la tierra, y que cada uno de ellos tuvo que sufrir un doloroso ajuste para poder hacer lo que había que hacer en el camino de la transformación urbana” (Harvey, 2006: 134). La materialización de estos capitales sobre el espacio exigía por sí mismo el traslado de las zonas degradadas, la higienización, la “periferización” de los obreros y el derribo de las puertas y murallas militares. Estas políticas racionalizaron el uso del espacio intramuros

y extramuros hacia un modelo de integración territorial legitimado en los modos de los discursos de la modernidad. Para crear había que destruir primeramente todo aquello que se oponía a la capitalización y Haussman pareció entenderlo correctamente.

Los intereses que existen alrededor dependen en gran medida de “los elementos que interesan al poder para ser articulados, utilizados y manipulados, integrándolos para su explotación” (Sánchez, 1979: 3). Explotación igualmente, empleada “por diversos y múltiples actuantes con algún grado de poder” (Quintero, 2008: 107) como lo fueron las elites quienes mostraron una destacada simpatía en el mercado inmobiliario de compra y venta de tierras y posterior construcción de inmuebles. “La burguesía tomó este camino en parte, porque la propiedad era una de las pocas formas seguras de inversión a la que podía acceder” (Harvey, 2006: 163). Esta inversión estuvo asociada a la restauración, el ornato, los derribos y el embellecimiento que las clases medias y altas hicieron de viejas casa y conventos coloniales para destinarlos al sector industrial, comercial, de bienes y servicios y en menor proporción, para uso residencial.

La capitalización del espacio, que partió de la configuración y representación de su uso así como de las conceptualizaciones que condicionaron el modo en que el poder se manifestó (Salcedo, 2007), emergió en el radio de accesibilidad e influencia de los núcleos del poder político, económico y cultural. Las murallas tanto de París como de Cartagena y otras ciudades del Mar Caribe como La Habana, Veracruz y San Juan se hallaban situadas, junto con el puerto, en esa área de influencia. Por lo tanto, “si había que transformar a la ciudad, había que movilizar el capital, no solamente para comprar y vender, también para demoler, reconstruir y gestionar a largo plazo el espacio urbano” (Harvey, 2006: 169) de las zonas céntricas.

Una de los conflictos que generó este proceso, pese a la masiva divulgación y socialización de sus beneficios, giró en torno a la parcelación, vocación comercial del suelo y la asignación de los títulos de propiedad del nuevo centro de bienes y servicios. Su apertura estuvo ligada a los ganancias del Estado quien consideraba de propiedad pública ciertos terrenos, pese que en ocasiones hubo libre acceso “situación en la que se carece de reglas y cualquiera puede acceder al uso o usufructo del recurso” (Graizbord, 2002: 413). Un título de propiedad representaba la materialización de la transacción inmobiliaria Garantía del poder económico que al ser avalada su posesión, otorgaba la continuidad del usufructo con la inversión edificativa ya fuese para uso particular u

oficial. Pese que el capitalismo acaparó otras mercancías como el dinero y el trabajo obrero, es sobre el suelo y sus modificaciones donde se ven reflejados los esfuerzos de la urbanización por perpetuar y aumentar la acumulación de las riquezas (Melosi, 1980: 170).

La producción del espacio guarda relación con los imaginarios y representación que la población realiza de su entorno y la ciudad que ambicionan para el futuro. Estos imaginarios consolidan la idea de un espacio producido social y culturalmente tal como lo dijo Lefebvre (1991), que en el caso de Latinoamérica está dominado por el consumo manufacturero, la producción agro-exportadora y la inversión de capitales financieros aptos para la tercerización de la economía. “De tal suerte que quien controla la tierra y su uso influye sobre el comportamiento de la población que la habita y que de ella vive” (Graizbord, 2002: 411). Los terrenos más llamativos estaban ubicados en cercanías al mar, el puerto, el centro fundacional y las reservas naturales como montañas, lagunas, ríos y afluentes.

Fueron los centros fundacionales latinoamericanos en especial, aquellos que por su condición portuaria requirieron la labor fortificadora, quienes se vieron sometidos a la labor planificadora del Estado. Labor que generalmente llevaba a la destrucción así como a la restauración, re-construcción o embellecimiento. Con el ánimo de determinar la naturaleza de estas “reformas”, Joan Sánchez planteó el concepto de la “destrucción creadora” con el fin de asignarle un nombre a lo ocurrido en este momento. El concepto, que surge de la teoría economicista, al ajustarlo a la geografía histórica le ha permitido a Sánchez comprender que en el lenguaje de la reforma urbana las demoliciones son solo uno de los muchos elementos que atraviesan el desarrollo urbanístico de toda ciudad. Es decir, todas las ciudades con fortalezas militares han pasado por esta “desmembración” de su patrimonio como elemento esencial en la consolidación de su trazado urbano.

Los cambios agenciados, que parten del supuesto “que a través de la destrucción de la estructura urbana preexistente se consiguiese una regeneración generalizada del ambiente urbano” (Sánchez, 2000: 1), parten de los imaginarios sociales de lo que debe ser la ciudad, sin importar su realidad. De modo que, “la configuración de una serie de prácticas y discursos médicos, jurídicos, económicos y arquitectónicos innovadores, que percibían la ciudad del pasado como enferma, peligrosa y antiestética, como algo que debía ser curado, disciplinado y embellecido, dio lugar a una transformación radical de

su estructura urbana histórica” (Sánchez, 2000: 2). Los derribos de murallas, revellines, puertas, baluartes y demás fueron un hito paradigmático, de los pocos que existen en Latinoamérica, que caracterizó el tránsito de una ciudad colonial a la ciudad económica, arquitectónica y configurativa del entorno. El poder hizo uso -¿abuso?- del espacio para alcanzar las posibilidades comerciales destinadas al consumo del espacio.

Estado, biopolítica y grupos hegemónicos en la ciudad moderna

La modernidad latinoamericana se caracterizó por la fuerte injerencia que poseyó el Estado sobre el espacio urbano. Las instituciones, desde la legitimidad que les otorgó el poder político, controlaron y aseguraron las decisiones más radicales para el futuro del país y la población en general. El Estado intentó dominar las acciones, reacciones y conductas, “atraviesa las cosas, las produce, suscita placeres, forma saberes, produce discursos” (Foucault, 2010; 111), elaboró las verdades y estrategias para legitimar esos discursos. El poder que agencia lo ejerce por medio de su capacidad de gestión y la regulación de los espacios del bien común pese que también, es una tecnología de la autoridad que según Foucault, ha logrado atravesar las relaciones sociales de modo circular.

“Lo que generalmente se llama institución es todo comportamiento más o menos forzado, aprendido; todo lo que en una sociedad funciona como sistema de coacción” (Foucault, 1976: 175). En relación al espacio, el poder posee la facultad de modificar y dominar pero también de destruir, arruinar y derribar (Foucault, 1988: 12) todo lo que no se ajusta en el influjo capitalista de los mercados. La “secularización de lo político” o la supra-estructura, que no es más que la modernización del Estado, se refleja en “una lucha de propietarios privados por defender cada uno de los intereses de sus respectivas empresas económicas” (Echeverría, 2010: 16). José L. Romero sostuvo que los cambios operaron de forma mesurada al tiempo que trababa de armonizar las distintas ideas y grupos de opinión que emergían en el encuentro de lo histórico con lo moderno.

Fue en las ciudades donde el trasvasamiento se operó lentamente, corrigiendo los ideólogos sus cuadros para que entraran nuevos contenidos aportados por los que se movían por impulsos espontáneos, por vagas ideas y por sentimientos difusos, mientras estos otros aprendían a moderar sus sentimientos y a inscribirlos en un marco que les permitiera reducir los riesgos de su maniobra o acrecentar el provecho que esperaban de ella (Romero, 2007: 216).

Estas “élites del poder” (Torner y Champourcin: 1987), lograron acceder a los puestos públicos y desde allí, obtener cierta autonomía en sus pretensiones que la mayoría de las veces fueron particulares. Pese que en ocasiones no tuvieron una vinculación directa con el Estado acudieron a la afinidad partidista, la familiaridad y el compadrazgo para alcanzar estos anhelos de enriquecimiento.

Las nuevas burguesías necesitaron y quisieron dar la batalla por el poder. No les fue fácil. El poder tenía dueños y, frente a ellos, las nuevas burguesías fueron, en principio, solamente un factor más de poder, y por cierto no el único entre los nuevos que disponían a enfrentar a los viejos. Extrañas combinaciones de intereses, en los cuales no se advertía bien quien servía a quien, modificaron poco a poco el contenido de la política. No siempre lograron -o no quisieron- las nuevas burguesías ejercer el poder por sí mismas, quizá porque no siempre contaron con el hombre de mando que se necesitaba en sociedades tan inquietas (Romero, 2007: 290-1).

Las élites latinoamericanas, según Eduardo Kingman (2008), asumieron una gran parte del protagonismo al intentar solucionar los problemas del higienismo, embellecimiento y ornato del que carecían sus entornos inmediatos. Estas pretensiones constituyeron los elementos centrales en la búsqueda que partiendo de la “ciudad imaginada” utilizó por referentes la modernidad europea y la construcción del Estado nacional. La sola idea que Latinoamérica pudiera emular la hazaña parisina fue una falsedad que cobró cuerpo en la mente de las elites y dirigentes a fin de organizar los espacios en función del ethos internacional productivo que caracterizaban el mundo económico e industrial.

En el plano cultural son dos los rasgos que caracterizaron a estos grupos: primer lugar, la existencia de una vida dominada por las ilusiones de la urbanización europea en oposición a las formas provincianas y tradicionales de concebir la ciudad. “Fue en las capitales y en los puertos donde hallaron su escenario propio las nuevas burguesías, allí donde se recibía primero el correo de Paris o de Londres, donde vivían extranjeros que llevaban consigo el prestigio europeo, donde estaban instaladas las sucursales de los bancos y las casas de comercio extranjeras” (Romero, 2007: 284). Además, la obsesión por una vida superior, de finas costumbre y grandes riquezas materiales se fue tomando la mente de estos grupos hasta convertirla en realidad.

En segundo lugar y de la mano del anterior argumento, las élites sintieron apatía por todo lo histórico, “se avergonzaban de la humildad del aire colonial que conservaba el centro de la ciudad y donde pudieron, trataron de transformarlo” (Romero, 2007: 275) El derribo de lo viejo implicaba la construcción de algo nuevo -destrucción creadora- ya

fuese una avenida, un parque, una casa señorial, etc., como triunfo del progreso sobre lo colonial. Para Romero el centro colonial se atavió de gala con la presencia de los nuevos principios urbanísticos -barroco burgués-. Pese a ello, el centro no perdió su jerarquía como epicentro del poder, “siguió siendo el centro administrativo y comercial en casi todas las ciudades [...], se modernizó su arquitectura y mantuvo su prestigio” (Romero, 2007: 278).

Esta posición de negar se ancló en la búsqueda y obtención de oportunidades de lucro y ganancia por encima del sentimiento colectivo de lo histórico. “Los hombres de negocio fueron los señores de la nueva sociedad, con su imaginación exacerbada por la ilusión del enriquecimiento repentino” (Romero, 2007: 265). Foucault planteó que, este modo de gobernar trajo consigo el acceso directo a una red de privilegios y beneficios insertos en la economía política donde el Estado y las élites compartieron beneficios por igual. “El interés cuyo principio debe obedecer la razón gubernamental es interés en plural, un juego complejo entre intereses individuales y colectivos, la utilidad social y la ganancia económica” (Foucault, 2010: 64).

Por último y no menos importante es que, la economía política está relacionada a la biopolítica como mecanismo que ha logrado transfigurar los espacios hacia una visión utilitarista. Hablar de biopolítica es hablar de las leyes racionales de la ciencia médica e ilusiones que sobre los espacios se traza el capitalismo. “El problema central de toda biopolítica es la producción de un cuerpo social que debe ser gestionado y organizado en función del capital” (Díaz, 2012: 43). Esta forma de proceder sobre el territorio ha sido controlada y vigilada por el Estado mediante la popularización de los beneficios de la higiene y salubridad pública. La biopolítica creó y transformó pero a la vez, destruyó y suprimió aquellos lugares propensos a las epidemias, infecciones y enfermedades que transgredieran el devenir natural e histórico de la civilización. La apertura y expansión inmobiliaria fue sometida al discurso de la racionalidad con el objetivo de convertir las ciudades en los centros comerciales, industriales y financieros de la Nación.

Podemos afirmar que, la biopolítica coincide con el capital cuando este último ayuda a forjar los proyectos de ciudad salubre presentes en la modernidad (Casas, 2007; 7). De igual modo, hay una vinculación con el nacimiento de la opinión pública y los espacios públicos de socialización donde la población podía poner en circulación sus ideas y sentires sobre la Nación, siendo los espacios más destacados para esta práctica

los teatros, los parques, calles, plazas de mercado y los medios de prensa. “Se trata de un proceso comunicativo en el cual los ciudadanos deliberan e interactúan de modo razonado, las formas de gobierno” (Kingman, 2008: 166). En ciudades como Bogotá o Cartagena, estas expresiones surgieron durante el gobierno presidencial del cartagenero Rafael Núñez entre 1880 y 1894 en cuyo mandato surgió una defensa reaccionaria de la opinión democrática ante las injustas censuras a las que fueron sometidos los medios de prensa que criticaron con vehemencia su gobierno de corte hispanista (De León, 2010).

Breves reflexiones sobre ciudad, modernidad y capitalismo

Mucho se ha debatido sobre las discrepancias históricas y contextuales que contiene el significado de la “modernidad” en la realidad latinoamericana. En especial, porque es una categoría de análisis socio-histórica que tiene fuertes implicaciones eurocentristas y un contenido universal no compartido para con el resto de los continentes, en especial, con Latinoamérica al tener este un camino histórico distinto y alejado de los paradigmas de la industrialización, la civilización europea y grandes movimientos culturales como el Renacimiento o la Ilustración. La modernidad, que presupone una oposición con otras categorías análogas como lo moderno, modernismo y modernización no solo apunta a la emancipación de las leyes racionales de la ciencia con respecto a la teoría cristiana que definen la estructura del sistema antiguo.

También alude a un cambio político y de la producción económica como supraestructuras que están por encima de la voluntad del individuo y la sociedad tradicional (Lefebvre, 1971). Desde este enfoque, Latinoamérica ofrece algunas contribuciones a la discusión luego que entró a formar parte de este paradigma mediante la mundialización de las rutas mercantilistas del oro, la plata y los esclavos del siglo XVII que en mucho solventaron las revoluciones europeas del siglo XVIII. Dicha teoría encontró su más férreo defensor en Enrique Dusell quien al proponer su “modernidad alternativa” dejó sin sustento los academicismos que plantean una modernidad eurocentrista. El contacto interoceánico, que parte de la sumisión y negación de las otras culturas y explotación de los recursos naturales, ha trascendido los límites y barreras geográficas de modo que, “nuestra hipótesis es que [...] América Latina desde 1492, es un momento constitutivo de la Modernidad” (Dusell, 1994: 29).

La modernidad es la circulación de ideas y contenidos; un tránsito a un modo de pensar o que concibe y articula el mundo en función de una realidad objetiva pero que resulta discordante con la realidad. “La modernidad es la característica determinante de un conjunto de comportamientos que aparecen desde hace ya varios siglos por todas partes en la vida social y que el entendimiento común reconoce como discontinuos e incluso contrapuestos” (Echeverría, 2010: 13). Además, para Echeverría la modernidad no es una condición propia del eurocentrismo; es un paradigma que encaja en la realidad cotidiana latinoamericana cuando fragmenta con lo tradicional y asume la libertad como principio de la condición humana.

La “modernidad barroca”, término propuesto para sugerir las discontinuidades y permanencias de este discurso no puede denominarse objetiva ni ecuánime, es “ambigua y se manifiesta siempre de manera ambivalente respecto de la búsqueda que hacen los individuos sociales de una mejor disposición de satisfactores y de una mayor libertad de acción” (Echeverría, 2010: 18). La modernidad Latinoamérica fue tardía porque además de ser un proceso histórico tan disímil al europeo, estuvo alternada durante el siglo XIX en el contexto de las guerras partidistas, la inestabilidad económica y la construcción de los Estados nacionales. Pero aun así, dicho proyecto nos permite una mayor reflexión y aproximación de las mentalidades y vidas cotidianas que determinados grupos sociales afrontaron en el marco de la transición del siglo XIX al XX.

Debemos advertir que, “la generación de un sentido de la modernidad se volvió casi un sinónimo de poder” (Rawitscher, 2000: 286) donde las prácticas socio-culturales de lo moderno se manifestaron en una serie de tensiones y conflictos dada la naturaleza cambiante del sistema económico. Las élites latinoamericanas al importar las ideas y los proyectos de la urbanización cosmopolita y la modernidad macro-económica europea generaron la resistencia, opinión pública y las voces de inconformismo de otros sectores sociales que veían con ojos de discordia la llegada del modernismo para su vida pública. Ambas ideas aluden a una dominación de la naturaleza al servicio de los logros del hombre (Álvarez, 2012: 44) de acuerdo a la creencia que consideraba que el desarrollo histórico estaba dado en función, sino de un perfeccionamiento gradual, si de un avance y una mejora gradual de las condiciones de vida material moral y económica.

Condiciones que hallaron en la ciudad un depósito de tales ensueños y utopías emanadas por las fantasías que generaba la modernidad alrededor de problemas reales y

la búsqueda de posibles soluciones (Lefebvre, 1971: 186). Los actores de este progreso y material que acabo con el reinado del individualismo fueron los intereses colectivos y las organizaciones como mecanismos de socialización y movilización (Lefebvre, 1971). Esto generó otro fenómeno: fisuras, resistencias, debates y tensiones en la construcción del proyecto de la ciudad moderna. Bien argüía Lefebvre que, la modernidad fue un choque ideológico en la urgencia de superación del hombre y la desvalorización de los antiguos simbolismos y representaciones.

A propósito de la relación entre hombre y espacio, María Inés García estima que, “la modernidad se hizo cargo del espacio: lo diseñó, lo ocupó, lo cercó; puso límites y fronteras entre un lugar y otro para evitar mezclas y confusiones [...]; les asignó lugares y les distribuyó funciones y, además, los coaccionó a ritmos precisos, a la repetición regulada de sus gestos” (2006: 75). En esta transición dialéctica ida/venida emergieron las contradicciones y azares de la modernidad partiendo del supuesto que, las fuerzas ideológicas producidas reforzaron las estructuras dominantes, ayudaron al desarrollo de las desigualdades y concibieron una serie de nuevas situaciones en la vida cotidiana de sus habitantes (Lefebvre, 1971: 191). Para Bolívar Echeverría este fue un proyecto de infinito corte e inacabado, un escenario de constantes pugnas sociales y culturales que no a todos llegó por igual.

Por ende, la modernidad americana no es un proyecto homogéneo y equilibrado acoplado en pos del raciocinio del progreso utilitarista pese que la prensa, el periodismo y los empresarios formaron un aparato ideológico impositivo para establecer lo útil de la modernidad (Lefebvre, 1971: 170). En esta “americanización” una parte de la población se mostró renuente al cambio y los valores materiales inducidos por el capitalismo. Esta resistencia al cambio se plasmó en la opinión y disputas públicas que sobre los espacios, creó la funcionalidad moderna. Las tensiones sociales irrumpieron en la escena pública cuando las ideas que acogieron la modernidad aspiraron dominar la postura cultural e histórica de la ciudad hispánica en “un juego de acciones y reacciones indescriptibles” (Romero, 2007; 261-262). Situaciones que convergieron en la creación de las primeras asociaciones y movimientos populares que de forma directa o indirecta dificultaron y se interpusieron al progreso urbano forjado por los grupos hegemónicos.

Pese que, muchas de las sentires fueron reprimidos por las autoridades públicas “en una lucha descubierta, con alegación de argumentos y otras veces un forcejeo sordo

y disimulado” (Romero, 2007: 303). El choque de estas fuerzas antagónicas produjo una movilidad y dinámica socio-cultural que le permitió a las élites latinoamericanas romper con códigos anclados en la historia y cultura hispánica para exteriorizar una ciudadanía que soñaba en el futuro como condición de la ilusión y los ensueños económicos.

La modernidad colombiana es en esta perspectiva el resultado de un proceso abigarrado, heterogéneo y dinámico de constitución social. En el convergen toda una pluralidad de transformaciones y acontecimientos histórico-sociales supremamente diversos que recorren casi toda la gama del gran continente conceptual que se ha dado en denominar ‘sociedad tradicional. Y que van desembocando progresivamente en una sola corriente que fluye en el sentido de la sociedad moderna” (Giraldo y López, 1991: 258).

Finalmente, el capitalismo logró la supremacía y el control de unos ideales acorde a su divulgación productiva no sin antes generar la reacción de sus detractores. La entrada de la modernidad a Latinoamérica estuvo rodeada de obstáculos y limitaciones difíciles de no aludir en sociedades heterogéneas social y culturalmente hablando como las nuestras. Como en una lucha maniquea -que sintiese imitar una postura entre el bien y el mal- “el capitalismo y sus ideas modernas fueron asumidos por algunos sectores de las clases dirigentes con la seguridad de que esta medida iba a calmar a la nación de sus males ancestrales” (Giraldo y López, 1991: 270). El espacio colonial fue alterado por uno de condiciones funcionales y de arquitectura moderna que representaba la búsqueda de una identidad y un destino acorde a los logros, aspiraciones y grandeza.

Durante el siglo XIX Latinoamérica fue vista como un mercado potencial para el desarrollo de la industria -aunque la realidad fuera otra- lo cual cambió la disposición del trazado y arquitectura colonial. “La arquitectura republicana, aun antes de producir sus propios edificios comenzó por afectar epidérmicamente la construcción colonial pre-existente, y luego incorporó a ella cuerpos nuevos completos, cuando no reemplazó del todo las estructuras más antiguas” (Téllez, 1992: 544). Esta se encuentra relacionada en la superación personal del hombre moderno, traducida en un conjunto de prácticas que partiendo del progreso técnico y material consolidaron la supremacía de la vida cultural moderna. De modo que, la modernidad es “esa nueva lógica artística de rupturas y discontinuidades, que se basa en la negación de la tradición, en el culto a la novedad y al cambio” (Lipovetsky, 1991: 139).

Ocurrió así, una sustitución en la fuente del conocimiento donde la modernidad estaría inserta en una tendencia civilizatoria en franca lid con las tendencias culturales como el hispanismo y el romanticismo. En síntesis, tales contenidos racionales de la modernidad fueron transversalizados en todo momento por el poder político-económico como mecanismo de control de los placeres que confería el capitalismo. En Colombia por ejemplo, “la pugna entre reacción y progreso en que tiene lugar el proceso de desarrollo capitalista del país no impidió que las fuerzas de la modernidad inocularan lenta pero inexorablemente la ideología del capital a la cultura nacional” (Giraldo y López, 1991: 268).

Esta sustitución de la fuente “racional” del conocimiento opera de modo lento pero seguro a través de un tránsito de ideas que no logran consolidarse de inmediato en la escena público/ privada pese que se trata de la maquinaria capitalista. Lo que interesa resaltar en este punto es que, la “tradición y modernidad son conceptos que caracterizan adecuadamente este proceso de transformación y cambio” (Thesing, 1991: 12) donde las múltiples permanencias, discontinuidades y complejidades propias de una sociedad en ebullición ideológica, se muestran como un debate maniqueo que rivaliza el tiempo de lo presente con lo pasado. “Algunas interpretaciones de la modernidad en Colombia, al sustentarse en una racionalidad monológica, reducen el análisis a una interpretación dual, moderno-tradición, para dar cuenta de la compleja amalgama de contradicciones que caracterizan la urdimbre sociopolítica y económico-cultural del país” (Giraldo y López, 1991: 259).

CAPITULO II

ENTRE DISCURSOS, ARGUMENTOS Y VISIONES DE CIUDAD: EL ESTADO ACTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

Algunas consideraciones histórico-contextuales

El capitalismo comercial decimonónico tuvo injerencia en los espacios urbanos a través de los primeros ensayos de planificación urbana, construcción de edificios funcionales y la valoración peyorativa que se hizo de la arquitectura colonialista (Uribe, 1984: 114). Jacques LeGoff (2001) ha considerado que en el caso de las fortificaciones militares, sean romanas, medievales o coloniales, estas han definido y tenido un lugar predilecto en el trazado de las ciudades desde sus orígenes fundacionales. Este argumento nos lleva a reflexionar que, el espacio fundacional no solo debe verse como un objeto de lo patrimonial y lo mercantil ya que su esencia va más allá justo cuando empieza a definir la vida cotidiana, el desarrollo y la expansión de muchas ciudades.

La funcionalidad de la arquitectura militar es el producto de una construcción socio-cultural que depende de los imaginarios y las representaciones que sus habitantes han hecho de ella a lo largo del tiempo histórico. Desde esta dimensión debe indicarse que, el proceso de construcción, reparación, destrucción, reconstrucción y supervivencia que han sufrido las murallas y tal lo infiere LeGoff (1991: 12), es el producto de una evolución espacial donde las mentalidades de quienes vivieron y acogieron tal cambio pueden ofrecer respuestas. En la coyuntura de los derribos por ejemplo, los proyectos e imaginarios de ciudad explican por un lado, las justificaciones que tuvieron algunos personajes para aprobar o denegar las obras, indistintamente de su posición ideológica y cultural que los caracterizaba en el plano de la modernidad.

Hay una producción académica e historiográfica que se ha encargado de revelar las circunstancias y posteriores consecuencias que rodearon este tema en especial. Estas publicaciones, que contiene aportes discursivos y contextuales desde la geografía, la arquitectura y la historia, no poseen más de cuarenta años de difusión. La búsqueda de respuestas sobre la historia del sistema militar y los centros históricos, concuerda, no por mera casualidad, con la revolución intelectual y académica latinoamericana de los años 70's del siglo XX que ciertamente marcó un antes y un después de los paradigmas de la historia clásica hacia los estudios de la historia urbana, la nueva historia cultural y

la historia de las mentalidades¹ (Hobsbawm, 1998). Muchas de estas publicaciones son divulgadas por las distintas facultades de ciencias sociales y arquitectura; por los entes inter-gubernamentales que tienen a su cargo la preservación del patrimonio; y por las memorias publicadas de congresos, simposios, seminarios y talleres que tienen entre sus líneas de estudio los proyectos y la planificación urbana.

En términos generales estas investigaciones, tanto la europea, latinoamericana y cartagenera, están orientadas a exponer el contexto y los argumentos que utilizaron las autoridades públicas y los sectores comerciales para derribar las fortificaciones. En los estudios europeos estos argumentos, que van desde la inoperatividad de las funciones militares de las murallas hasta la necesidad de expansión urbana de las demarcaciones de la ciudad antigua, han sido objeto de análisis y de re-interpretación por las recientes investigaciones. Esta posición deja en entredicho, aunque no desmerita, las posturas más radicales promovidas por la vieja historiografía latinoamericana e incluso, cartagenera. Antes de empezar con el recorrido, es dispendioso reconocer que los derribos actuaron como una especie de radiografía que reflejó la imagen y desarrollo de ciudad que los habitantes articularon y quisieron construir sobre los espacios urbanos.

Entre posturas clásicas y nuevos argumentos en el caso español

Las investigaciones historiográficas españolas son de amplia producción, conocimiento y circulación entre sus lectores gracias al interés que existe por re-elaborar la historia de lo que fueron las monumentales puertas romanas, árabes y medievales que conformaron el antiguo recinto europeo. Esta producción, que reconoce la importancia del patrimonio como testimonio vivo del pasado progresista, ha abordado tal tema desde la posición holística donde el análisis e interpretación del dato archivístico va ligado a un bagaje teórico-conceptual que deja de lado la narración abrupta de contenidos descriptivos y narrativos y con fuentes iconográficas inéditas que resaltan la impronta del contacto visual.

Estas publicaciones contienen recorridos cartográficos y detalles del contexto, que para el caso latinoamericano, son escasos. En España, más que en ningún otro país

¹ Un análisis sobre las repercusiones de la nueva producción historiográfica en Colombia en la década de 1970 lo constituye el aporte de: Melo, Jorge Orlando (1999). “De la nueva historia a la historia fragmentada: La producción histórica colombiana en la última década del siglo”. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico* N° 50-51. Bogotá: Revista del Área Cultural del Banco de la Republica.

europeo, son abundantes los estudios de este caso, destacando de especial interés los derribos ocurridos en Mallorca, Burgos, Cádiz, Zaragoza, Granada, Coruña, Pamplona, Navarra, Madrid, Valencia, Córdoba, Sevilla, Barcelona, entre otras. Sobre esta última ciudad recae un amplio número de investigaciones, que proceden y ayudan a reforzar el carácter paradigmático de la planificación urbana de esta ciudad por encima de otras como Sevilla o Madrid en el mismo país. Situación que alternamente, contrasta con los escasos y limitados estudios existentes en Latinoamérica y porque no decirlo, en la misma ciudad de Cartagena: recinto amurallado por excelencia del Caribe.

Imagen 3
Derribo de murallas en Cádiz



Fuente: www.todocoleccion.net (s/f).

Sin embargo, existen textos de minucioso detalle pero de escasa calidad que enfatizan en la narración y descripción. Este es el caso del artículo de Juan Fuentes donde trata de impresionar a partir de la geografía humana los antecedentes que llevaron a Mallorca, ciudad ubicada en las Islas Baleares sobre el mar Mediterráneo, a derribar su conjunto amurallado. Tratando de enfocarnos en los aportes y no en los desatinos de su texto, Fuentes manifiesta que “el extraordinario crecimiento de la población y el intento de facilitar el desarrollo de la industria” (Fuentes, 1977: 159) fueron los argumentos que las autoridades trazaron ante la opinión pública. Luego de aspirar a una aproximación de densidad y superficie del trazado actual de Mallorca, el autor terminó asegurando que el hacinamiento y la insalubridad de aquel entonces son los otros factores que explican y que, actuaron como estrategia y propaganda política orientada a ganar la aprobación de los ciudadanos que se mostraban renuentes al cambio.

Tales conclusiones no estuvieron precedidas de una investigación cuantitativa con datos relevantes pese a que Fuentes hizo su mayor esfuerzo por demostrar lo verídico de sus afirmaciones. Aunque no lo discutió de modo decisivo afirmó qué, los derribos no enmendaron la insalubridad de los espacios ni muchos menos, el déficit habitacional de Mallorca con la construcción de nuevas edificaciones destinadas a los sectores necesitados. “No se creó espacio que se pusiera a disposición de la gente que más lo necesitaba ya que los subsiguientes planes de ensanche no concordaron con los ideales que los alimentaron” (Fuentes, 1977: 161). Aun así, el texto es precursor en este tipo de temas que lograría pocos años después, seducir la atención de investigadores motivados en develar las circunstancias que rodearon este polémico fenómeno.

Entre otras consideraciones históricas tenemos que, dicho fenómeno obedeció a las construcciones culturalistas que la población elaboró de su entorno, e incluso, los mismos viajeros procedentes de otras naciones dejaron evidencia de ello. Para María Serrano que mejor testimonio de esa realidad que las memorias y guías urbanas de los viajeros del siglo XIX en donde quedaron plasmados sus impresiones y sentimientos que les generaban el progreso y la historia de cada ciudad visitada. Los escritos reflejan que, las fortificaciones “dejaron de ser monumentos históricos para transformarse, también desde la perspectiva de las guías urbanas, en simples estorbos que impedían la expansión de la ciudad, por tanto, su grandeza” (Serrano, 1991: 4).

El asunto en cuestión es que, la población civil y los viajeros realizaron juicios de valor y complejas apreciaciones de la ciudad que influyeron en la opinión pública ya fuera para aprobar o rechazar las obras (Serrano, 1991: 6-7). Detrás del imaginario del progreso y la civilización se escondieron una variedad de argumentos que admitieron las autoridades legitimar los sucesos bajo la lógica utilitarista del mercado capitalista. Ello fue lo que sucedió en muchas de las ciudades españolas entre ellas Guadalajara, provincia de Castilla-La Mancha, donde a partir del “mal entendido progreso” según Antonio Herrera surge “la necesidad de ensanche de las calle, de espacios y de accesos, y el nulo cuidado que respecto al patrimonio histórico-artístico y monumental tuvieron los Ayuntamientos en esta época” (Herrera, 1986, 424).

El estudio de Herrera se centró más en rescatar la importancia urbanística y por ende arquitectónica del patrimonio que, a efectuar una crítica argumentativa de los derribos. Esta posición se refleja en el interés del autor por precisar el emplazamiento

geográfico de la provincia, detallar su trazado medieval, la construcción de defensas, registrar los hallazgos arqueológicos recientes y delimitar las políticas públicas que se generan por la preservación patrimonial en el marco del esparcimiento ciudadano (Herrera, 1986: 424-31). Algo que Herrera no dejó en claro, porque ciertamente no era su propósito es que, los atentados patrimoniales fueron fraguados por las autoridades públicas y desencadenaron una serie de conflictos y de alianzas sociales.

Sobre esto último argumento, Miguel Barreda sostuvo que fue el Ayuntamiento de Palencia quien proyectó y ejecutó las obras so pretexto que “lejos de ser un motivo de adorno y embellecimiento, constituye un estorbo y una dificultad para el tránsito” (Barreda, 1999: 448). Otro de los aportes de Barreda a la discusión consistió en poner en evidencia el juego de intereses financieros entre el Ayuntamiento, la Comisión de Monumentos y la Real Academia de Bellas Artes. Las dos últimas entidades, que pocas veces concordaron en sus objetivos no fueron menos conflictivas que cuando estuvieron en contra de los planes urbanísticos del Ayuntamiento pese que reconciliaron posturas cuando las utilidades de los derribos le eran afines.

Entre las pruebas inéditas que Barrera aportó a la discusión se halla un oficio del ingeniero jefe remitido al Ayuntamiento donde este último expresa con respecto al derribo de la mencionada puerta que,

Ninguna de sus líneas armoniza con las líneas generales de las villas, calles y paseos que le rodean y, ciertamente, interesaríamos de la Corporación Municipal la reconstrucción del Arco del Mercado en sitio más adecuado donde no fuera una verdadera obstrucción, ni una incongruencia real, como lo es el sitio que ocupa, si como monumento digno de conservarse tuviera algún valor artístico o histórico, que no tiene absolutamente ningún (Barreda, 1999: 451).

En algunas ciudades europeas la demolición cobró vigencia a mediados del siglo XVIII en el tránsito del capitalismo industrial al capitalismo comercial y urbanizador. Esto expresa una diferencia temporal y contextual con respecto a Latinoamérica pues en este continente tal proyecto solo fue concebido a fines del siglo XIX y sin la existencia de tales procesos industriales ni urbanísticos a gran escala como los ocurridos en el viejo mundo. Sin embargo, las demoliciones -al menos las europeas- también se explican en virtud de otros procesos estructurales como el reordenamiento espacial político. Este es el caso de la ciudad de Murcia donde las murallas, puertas, portillos y conventos fueron demolidos debido al reordenamiento defensivo provincial a causa de la invasión de las

tropas francesas de Napoleón a España en el año 1809. Los aspectos políticos y de la guerra en Europa marcaron el futuro de los espacios urbanos.

Luego de la lucha de independencia española en el año 1814, sobrevino una segunda acción defensiva centrada en “la demolición-reconstrucción de 520 pies de murallas existentes en la zona Norte de ésta, concretamente en los pasos de Santiago, debido al estado de ruina” (Montes, 2002: 98). Según Ricardo Montes, los derribos que ocurrieron en Murcia se debieron más a factores políticos que urbanos o culturales pese a lo ambiguo que resulta plantear tales determinismos estructurales no conexos. La muerte de Fernando VII y la designación de su hija Isabel en el trono en 1833, la guerra entre carlistas y cristinas, las revueltas civiles de mediados de siglo y el levantamiento liberal contra la reina Isabel en 1868, es el contexto nacionalista que explica los hechos mencionados con anterioridad.

Ricardo Montes, quien se ha desempeñado como restaurador y arqueólogo, no tuvo en cuenta dentro de este contexto político la influencia cosmopolita e internacional que ejercieron París, Marsella y Londres no solo sobre Murcia sino también sobre el resto ciudades españolas. Este es quizás, uno de los aportes más emblemáticos de la historiadora Esther Elizalde para quien el asunto no solo obedeció a la situación interna propias de cada país, sino también, a las influencias que absorbieron muchas ciudades de otras más insertas y avanzadas en la modernidad. Esto sucedió en Pamplona, quien se “contagio” e implantó el modelo parisino con muy poco éxito, situación que revela la escasa autenticidad de los arquitectos y dirigentes de esta ciudad, de las otras ciudades ibéricas e incluso latinoamericanas, en su inserción hacia el progreso.

Finalmente, esta influencia se materializó en “un fervor destructor que impulsa a acabar con las murallas en la mayoría de las ocasiones de manera repentina y caótica, sin autorizaciones legales que respalden tales hechos” (Elizalde, 2008: 694). De modo que, tales procesos contienen otro tipo de explicaciones que trasciende las condiciones políticas verticales sugeridas por Montes y que no admiten otro tipo de explicaciones. De acuerdo a lo expresado por Elizalde, ello obedece a largos procesos administrativos y jurídicos entre otros factores como la pérdida de capacidad defensiva de los muros, los deseos de ruptura y apertura de la ciudad antigua en ciudad moderna, el escenario sanitario, además de “los intereses políticos, los aspectos económicos o la evolución de los transportes, caso del ferrocarril” (Elizalde, 2008: 696).

Pero, ¿cuáles fueron los intereses que escondía el Ayuntamiento de Pamplona para la aprobación de tales obras? Elizalde propone que, la mutilación de la Ciudadela -defensa renacentista pentagonal de carácter militar- obedeció al interés del Ramo de Guerra de ensanchar interiormente el recinto con fines militares. El Ramo de Guerra, en su calidad de propietario de los terrenos de la Ciudadela fue autorizado “a vender en pública subasta los solares libres que quedarían al derribar el revellín y los baluartes de la Victoria y San Antón” (Elizalde, 2008: 700). Tales propósitos avanzaron con severa lentitud dadas las discrepancias con el Ayuntamiento por los beneficios económicos que resultarían de las ventas de los materiales sobrantes y del terreno despejado.

Imagen 4
Derribo de murallas en Pamplona en el segundo ensanche



Fuente: Archivo Municipal de Pamplona (s/f).

Lo que Elizalde termina proponiendo es un enfoque de estudio que plantee nuevos análisis alejados del paradigma de la higiene, salubridad y ensanche urbano. En primer lugar, se debe exponer que tras la expansión de la Ciudadela existió una lucha por la titularidad de los terrenos desalojados por las murallas. "La pugna por la titularidad de los terrenos resultado del derribo de las murallas fue algo generalizado en la mayoría de las ciudades que luchaban por la expansión urbanística" (Elizalde, 2008: 700). Situación que produjo en segunda instancia, una “generalización nacional del conflicto” en un juego de presiones políticas antes las Cortes, los intereses coartados y refutaciones y aprobaciones en la prensa. Sin duda que, textos como el de Elizalde son un síntoma de que las recientes publicaciones poseen un contenido más crítico y elaborado que la de

sus predecesores, con análisis complejos y holísticos que aportan al tema un enfoque con discusiones profundas.

Otro de los estudios que manifiesta esta transición en el paradigma justificativo es el artículo de José Escribano quien argumenta que lo ocurrido en Navarra durante el siglo XVI tuvo por objetivo la explotación económica de los espacios por parte de las autoridades, antes que impulsar el beneficio a la salud pública. Escribano realizó un balance por la literatura cronística, narrativa y romántica europea donde encontró que, la mayoría de los textos contienen una alta dosis de subjetividad que expresa los intereses y las percepciones e influencias de sus autores con los derribos y el entorno. Situación que se plasmó en una historiografía, que para bien o para mal, justificó las obras bajo el sosiego del desarrollo y el progreso universal. Felizmente, “en la actualidad prima la visión que, prescindiendo del peso de los testimonios cronísticos, prefiera analizar y contextualizar esta medida antes que enjuiciarla” (Escribano, 2011: 589).

Por otro lado, Emilio Morais quien investigó los derribos en León sostiene que, las recientes investigaciones coinciden en la reivindicación de la historia al “aclarar la mayoría de los hechos y las fechas en que ocurrieron, rebatiendo imprecisiones y ciertos errores publicados hasta el momento” (Morais, 2012: 9). Morais, quien sustentó que los derribos causaron la efervescencia pública en León, realizó otros aportes a la discusión entre ellos el tema de la financiación y recursos económicos, el aprovechamiento de los materiales resultantes, el sentimiento de conservación patrimonial y en general, de los intereses privados surgidos por la capitalización de los espacios. Al respecto, “algunos vecinos querían que se hiciera efectiva la desaparición de muros, puertas y baluartes con la intención de emplear el espacio resultante en la construcción de nuevos edificios o la ampliación de los existentes” (Morais, 2012: 16).

Morais tampoco ciñó su investigación alrededor de la justificación de la higiene y la salubridad pública, el escaso valor estético y militar de las murallas o la necesidad de circulación automotriz, aunque esto no quiere decir que excluyera o minimizara tales justificaciones. Expuso que, la utilidad económica y el “interés especulativo por liberar espacio para nuevas construcciones y revalorizar solares y edificios antiguos” (Morais, 2012: 39) deben ser tenidas en cuenta como punto de vista significativo. Esta posición es reforzada por Alfredo Morales para quien los muros funcionaron “como un estorbo para el tráfico de personas y mercancías, como un emblema a la opresión y como un

impedimento para el crecimiento de la ciudad y el desarrollo económico” (Morales, 2013: 690).

Aunque Morales no resulta ser tan contundente como Morais planteó que, la construcción del ferrocarril en Sevilla causó revuelo público pues supuso la instalación pues supuso la localización de las estaciones y línea férrea a un costado de los muros. En un momento oportuno la fuerza espacial que ejerció la estructura del ferrocarril y sus estaciones, supuso la necesidad de derribar ante la nueva circulación socio-económica que de ella dependía.

Al discurrir las vías en paralelo al curso de Guadalquivir se permitió a la compañía ferroviaria la demolición del lienzo de murallas que discurría entre las puertas de la Barqueta y San Juan, habida cuenta la estrechez del espacio. Además, la ordenación y elevación de la calle Torneo, que era paralela al trazado de las vías, también obligaba a su derribo, lo que a su vez implicó la destrucción de dos puertas anteriormente mencionadas. Tales trabajos de demolición fueron llevados a cabo con el beneplácito de la Comisión de Monumentos para lo que tal fragmento de muralla era de fábrica moderna y por consiguiente carente de ‘interés alguno para la historia y el arte’” (Morales, 2013: 690).

Barcelona: Paradigma de la planificación urbana ibérica

La celebración de la edición número XXV de los Juegos Olímpicos en Barcelona fue precedida por la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América en el año 1992. El primero de los acontecimientos admitió, además de una revolución urbana sin precedentes, un impulso en la investigación académica motivada en buscar, por un lado, los referentes históricos-contextuales que incidieron en la configuración territorial y espacial de aquella paradigmática ciudad. Los estudios denotaron especial interés por la transformación del recinto antiguo de la Ciudadela y la Barceloneta de mediados del siglo XVI, el desarrollo industrial y la urbanización del XVIII, la puesta en marcha del ferrocarril y la modernización portuaria del XIX y en general, de la evolución que ha tenido el recinto a lo largo de su historia desde el momento en que fue construido hasta su estado actual de patrimonialización.

Dentro de estos procesos se han encontrado algunos hitos que han dinamizado el tejido urbano tal como fue los derribos de las murallas en 1854, la parcial demolición y reconstrucción de la Ciudadela para la Exposición Universal en 1888 -que algunos denominaron remodelación-, la Exposición Internacional en 1929 y la construcción de la villa olímpica junto a la apertura de la ciudad del mar en 1992 (Novoa, 1998: 64). Pero fue el derribo de las murallas de Barcelona el paradigma del desarrollo urbano en

España durante el siglo XIX. Luego de esta breve contextualización histórica vale la pena interrogarnos, ¿cuáles son en líneas generales las posturas y los argumentos que han posibilitado la escrituración de este tema entre la historiografía española?

Uno de los primeros escritos que se conoce -invaluable pieza histórica- data de 1841; su autor, Pedro Felipe Monlau quien fuese un notable periodista, diplomático y crítico literario. Monlau, elaboró un documento público que nació como respuesta ante la iniciativa del Ayuntamiento de Barcelona en buscar las explicaciones del desarrollo urbano e industrial que atravesaba la ciudad para finales del XVIII. El Ayuntamiento convocó a un concurso abierto bajo el lema “¿Qué ventajas reportaría a Barcelona, y especialmente a su industria, la demolición de las murallas que circuyen la ciudad?” El único candidato, Pedro Monlau², quien atendiendo al llamado elaboró un documento al que tituló “Abajo las murallas!!!” en donde dejó por sentado las ventajas que traería para la industria local si un tramo de las murallas se echaran abajo.

Este escrito fue merecedor de una “recompensa cívica” junto a la publicación y divulgación de su trabajo. Muchos de los escritos que tuvieron lugar luego de 1992 han utilizado por referente obligado la obra de Pedro Monlau. Este documento, de carácter representativo por cuanto justifica las pretensiones del Ayuntamiento desde su “buena administración y patriótico celo”, justifica que la grandeza de la industria y la pujanza mercantil son más significativas que las ominosas murallas romanas y medievales que adornan a Barcelona. Monlau escribió desde una posición hegemónica que consideraba que el perfeccionamiento industrial y reconocimiento de las fábricas en los mercados internacionales dependía de cuan inserta estuviera la nación en la modernidad siendo está concebida sin las barreras materiales que representaban las murallas.

De entre las apreciaciones que existen sobre este documento -¿objetivas?- está la opinión de uno de los concejales del Ayuntamiento quien opinó que,

En esta reseña brilla la erudición, el convencimiento exacto y minucioso de la historia del país. Entra desde luego el autor a probar los perjudiciales que son a Barcelona y su industria sus murallas, formulando su opinión de esta manera: *Ceñir una población con fuertes murallas, es que querer oponerse a su desarrollo físico y a su progreso en todos ramos; es aprisionar a todos sus moradores; es querer parodiar, miserablemente la fijación del non plus ultra.*

² Pedro Felipe Monlau hizo parte en 1843, junto a “personas recomendables por su patriotismo e ilustración”, de la Junta Suprema que “exclusivamente entienda en que se lleve a cabo tan beneficioso asunto”. Se trataba de la Junta encargada de supervisar y ejecutar todo lo concerniente a los derribos de murallas, revellines, fosos y demás fortificaciones en Barcelona (Vila, 1843: 22).

Ataca enseguida las razones que se dan con respecto a la utilidad de las murallas probando que en el día nada sirven para la defensa de sus plazas, aduce hechos para sostener que la mejor muralla es la de carne, y muchos razonamientos para dejar bien probado que no es Barcelona plaza o base de operaciones militares (Monlau, 1841: V).

El escrito posee un fuerte contenido progresista articulado al discurso económico, higiénico, urbano y moralista propio de la modernidad capitalista. Si bien registró la trascendencia del valor histórico del patrimonio, Monlau se encargó de desvalorizarlo cuando le acreditó inutilidad defensiva ante el “natural ensanche” del recinto antiguo, además de ser epicentro de enfermedades epidémicas y nerviosas, asilo del crimen, los vicios morales y depravación social. Este último argumento “se halla siempre en razón directa de aquellos enormes y funestos hacinamientos de hombres; y las pasiones y los vicios que enjendran les degradan tanto en su físico como en su moral” (Monlau, 1841: 12).

Por otro lado, fue consciente que entre los terrenos aptos para la urbanización estaban los ubicados sobre el perímetro de las murallas. Aunque no fue preciso, también dejó entrever que los industriales y capitalistas liderarían el crecimiento inmobiliario de los modernos museos, teatros, bulevares, bibliotecas y demás, a través de la apertura de los espacios. Además que, derribadas las murallas la comunicación entre los distintos puntos de la ciudad sería más fácil y en consecuencia, se dinamizaría el flujo social y mercantil en Cataluña (Monlau, 1941). El memorial de Monlau propuso en definitiva que, la principal ventaja que la obra demoledora lograría para Barcelona es la apertura de amplios terrenos aptos para edificar industrias; la estrategia consistía en que, a mayor número de industrias la producción manufacturera se incrementaría y con ello, se daría un mayor consumo de los bienes. .

La triada que justifica la obra demoledora según Monlau es a “mayor extensión, mayor perfección y mayor consumo” (Monlau, 1841: 18). Dos años después, en 1843, Agustín Vila -otro notable político- elaboró un escrito donde mencionó que la moderna seguridad militar de la Ciudadela sería otro de los beneficios. Justificación que Monlau no mencionó en su texto. La contribución a la discusión de este nuevo aporte -pese a lo ambiguo que resulta- consiste en un registro detallado de las fechas y hechos insignes y la recopilación de los documentos legales y jurídicos emitidos por la Junta Provisional de la Provincia que hacen referencia a los derribos. En estos documentos de archivos se observa que, las murallas fueron declaradas propiedad comunal como estrategia del

Ayuntamiento con el fin de estimar en ellas el mejor provecho siendo los derribos la mejor oferta surgida.

Recientes artículos señalan que estos estatutos normativos tuvieron por objeto legitimar bajo las condiciones higiénicas y económicas, los intereses de los propietarios de bienes inmuebles y especuladores de terrenos aun cuando existían otros espacios en donde construir y expandirse sin que eso implicase el derribar. Es más, el patrimonio podía coexistir de caras al progreso, sin embargo, era “mejor derribar, hacer ruido y contraponer demagógicamente el progreso a la conservación” (Navascués, 2000: 116). Pedro Navascués, notable historiador español, afirmó que no debemos apresurarnos y afirmar que la población estuvo de acuerdo con los hechos más cuando fue el ramo de Hacienda, el Ayuntamiento, el fuero militar y los capitalistas los causante de esta obra al vislumbrar “las plusvalías que generaba la escasez de suelo intramuros” (Navascués, 2000: 117).

La destrucción creadora derribó pero generó algunos espacios importantes al servicio del capitalismo al tiempo que promovió una renovación del tejido urbano con edificaciones modernas mediante “la transformación del espacio urbano como paisaje paradigmático de la modernidad” (Sánchez, 2000: 3). Transformación estratégica que, basada en una negociación sobre la higiene, el diseño urbano y la utilidad pública, se organizó en procesos administrativos de expropiación de los derechos de propiedad. Joan-Antón Sánchez, geógrafo e historiador, asegura que los propietarios de predios o inmuebles lideraron los proyectos de planificación dada su elevada capacidad financiera que les permitía la inversión en áreas económicas y empresariales aunque sostiene que “se requería una consolidada alianza entre los propietarios y el poder administrativo para culminar positivamente la reforma urbana” (Sánchez, 2000: 6).

La discusión sobre los beneficios urbanísticos que traía consigo los derribos se ha centrado en la necesidad de lograr la integración vial entre el recinto histórico y los barrios aledaños. Para Javier García y Sara Mangiagalli (2008) el urbanismo junto a la arquitectura poseen un horizonte de lo explicativo que permite, si los historiadores lo desean, abonar a las causas de los hechos. Y poseen la razón no sin antes mencionar que los procesos de largo y mediano alcance y la convergencia de factores socio-políticos aún no han sido abordados para dicho fin: las batallas jurídicas entre el poder civil y militar, la epidemia del cólera, el endeudamiento del fisco, las huelgas laborales y la

construcción de obras públicas a beneficio privado, incidieron en lo exacerbado de la urbanización y amparado en “intereses legítimos en la cuestión” (García y Mangiagalli, 2008: 196).

Los aportes de la historiografía latinoamericana

En Latinoamérica son irrisorias las referencias académicas que abordan la trama de modo directo pese que es aludido en el marco del desarrollo, la expansión urbana y la modernización económica en la transición de los siglos XIX al XX. El libro de Romero es sin duda el clásico de la cultura, la ilustración y el pensamiento hispanoamericano por su crítica, complejidad y capacidad simétrica de la comprensión de la vida histórica que caracterizan sus argumentos. Su método de estudio completo y sintético, contiene una periodización temporal que encaja con los momentos contextuales e históricos que han caracterizado la vida urbana: ciudad criolla, patricia, burguesa y masificada. En su libro Romero afirma que, las ciudades latinoamericanas herederas del colonialismo, en especial las portuarias situadas en el Mar Caribe y Océano Atlántico, atravesaron un proceso de reestructuración del espacio colonial desde finales del siglo XIX dada la influencia del comercio internacional y la inversión de capitales extranjeros.

La economía local/nacional/internacional concibió la mutación del trazado para las utilidades del comercio valiendo que “las nuevas burguesías se avergonzaban de la humildad del aire colonial que conservaba el centro de la ciudad y, donde pudieron, trataron de transformarlo” (Romero, 2001: 275). Aunque Romero no hizo mención de los derribos de las fortalezas militares razonó en términos generales que el principio del tal proceso fue la llegada y ejecución de los principios urbanos: construcción de parques y edificios, ensanche de calles y avenidas y la planificación privada. Ello estimuló no solo a los derribos de murallas interpuestas en la nueva construcción, también lo fue de casas y conventos coloniales que no representaban ninguna funcionalidad rentable al beneficio público.

El espacio fue reorganizado en función de la especulación inmobiliaria de los propietarios, o quienes pretendían serlo, de los terrenos ubicados dentro del perímetro y de viejos edificios para la compra/venta y posterior reconstrucción y embellecimiento. Pese a los aportes realizados, la bibliografía latinoamericana parece estancarse y por momentos leves, ha dejado de escriturar este tipo de temas. Aún persisten la posturas

clásica de la higiene y expansión urbana como argumentos centrales lo que implica la inexistencia de detalles investigativos novedosos que aporte mucho a la discusión. Sin embargo, entre los pocos avances se destacan los documentos de Edgardo Rodríguez y Rubén Dávila Santiago sobre San Juan en Puerto Rico y Gabriel Joffre con el caso de Lima y el Callao en Perú.

En el primero de ellos, redactado hace más de veinte años, se afirmó que los derribos contaron con el apoyo total de la sociedad, o al menos, una gran parte de ella. Para Rodríguez (1992) los proyectos urbanísticos de la clase burguesa coincidieron con la tendencia de los obreros y trabajadores, que contraria a la primera visión, concibieron el derribo de la puerta de Santiago (Ver Imagen 5) como una ruptura, más que material, ideológica con el pasado colonial que dominó, oprimió y avasalló a los esclavos, no sin antes exterminar a la población indígena por completo.

Los obreros anhelaron acabar con ese pasado de esclavitud en cuya representación las murallas constituían ese elemento del recuerdo del pasado trágico y el atraso del pueblo. Aunque parezca inverosímil el capitalismo puso de acuerdo a dos mentalidades históricamente yuxtapuestas bajo un objetivo en concreto. Desde las clases sociales más bajas hasta las altas vieron con beneplácito la caída de las murallas ante la mirada y los aplausos de la ciudadanía. Dávila estimó que las obras tuvieron como protagonistas a los obreros boricuas (Dávila, 1988: 35) quienes dispusieron la donación de una hora de su trabajo a cambio de ver cumplido su sueño por el progreso urbano de San Juan. Grandes fiestas públicas engalanaron aquel acto.

El 27 de abril de 1897 la reina María Cristina de España aprobó un plan para la expansión de San Juan, lo que hacía necesaria la demolición de ciertas murallas y fortificaciones. Esta aprobación fue acogida con tal entusiasmo entre todas las clases de la población que un gran número de jóvenes de la sociedad, hombres y mujeres, ofrecieron sus servicios voluntarios para trabajar sin paga en el proyecto de demolición. Las obras de demolición comenzaron en una atmósfera de fiesta el 28 de mayo de 1897, y parte de la prisión de San Juan fue la primera en ser derribada. El Gobernador, Gen. Sabas Marín González y el alcalde de San Juan, Don José María Marxuach estuvieron presentes en el día declarado festivo. Este hecho, que desde el punto histórico resulta desafortunado, en su momento significó una celebrada victoria entre la ciudadanía sanjuanera³

En Lima por ejemplo, los actores en escena fueron diametralmente opuestos, pese que los imaginarios e intereses en juego serian prácticamente los mismos. Fue el empresario

³ Encontrado en: <http://www.puertadetierra.info/indicehist.asp>. Revisado el día 13 de Junio del 2014.

norteamericano Henry Meiggs quien vislumbró la reforma urbana del centro limeño con la construcción del ferrocarril y el derribo de las murallas. Meiggs, quien profería las ordenes de la burguesía y las autoridades, diseñó un sistema de conexión vehicular con vías circunvalares y carreteras interconectadas. Para Gabriel Joffre el sistema vial tenía como propósito la conexión del puerto del Callao, ubicado a veinticinco kilómetros de distancia, con la capital burócrata del poder limeño (Joffre, 2004: 23). Igual situación enfrentó el puerto de Veracruz con la llegada del ferrocarril el cual trajo cambios en la fisionomía del trazado abaluartado en 1881. Sobre este aspecto, Olivia Domínguez considera que,

En aras de la modernización se derrumbaron las murallas de cal y canto y con ello se pretendió borrar la evidencia de una ciudad malsana, insalubre, endémica y con un puerto de alto riesgo. La modernización concebida por los liberales tenía entre otros cambios el mejoramiento de las vías de comunicación y de las instalaciones portuarias [...] El derrumbe de la muralla provocó la extensión del espacio territorial hacia la zona de extramuros y con ello el nacimiento de barrios que albergarían una población cada vez más numerosa (Domínguez, 1990: 101).

Argumentos clásicos y hegemónicos en la historiografía cartagenera

Cartagena de Indias parece estar anclada en el pasado, en la ignominia de sus sueños. Inaudito es advertir que, en una ciudad que muchos engrandecen por ser la más histórica y turística del país, la inexistencia de artículos académicos que aborden los derribos de uno de sus monumentos más preciados: estas son, sus fortificaciones. Sin embargo, se debe partir en lo poco que existe. En líneas generales, hay una historiografía que fabricó los argumentos históricos que definirían el panorama, argumentos que año tras año se han ido reproduciendo ante la carencia de nuevos enfoques y perspectivas de estudio. El principal motivo que argumenta los derribos son las funestas condiciones higiénico-sanitarias que afrontaron los espacios en la inserción de la economía internacional.

Una ciudad que conservara sus bastiones coloniales era vista con suma cautela ante el inminente tráfico comercial. Las murallas eran la guarida de las enfermedades e infecciones tropicales que bien pudieran afectar el tránsito comercial y la salud de los habitantes y tripulantes. Pero, ¿cuáles son los contenidos y los argumentos esbozados por la historiografía que siguen hoy en día teniendo tanta incidencia en los más recientes estudios sobre la historia urbana local? Comencemos entonces por el primero de los documentos existentes que data del año 1919 y fue escrito por Generoso Jaspe quien fuese en ese momento presidente de la Academia de Historia de Cartagena.

Esta apreciable fuente, describe los detalles del contexto y circunstancias que rodearon “lo repetido del mencionado tema” en medio de un panorama que por ciertos momentos pareciera colapsar en los editoriales de prensa. Su contenido, al ser escrito en medio de la crítica y efervescencia pública y periodística, contiene la posición subjetiva y utilitarista del autor quien asume que la obra tendría repercusión sobre la “expansión exigida”, la “utilización del gran espacio” y “cesión de terrenos para edificar”. También supuso que los edificios adyacentes a las murallas se beneficiarían cuando aumentara su valor en el mercado gracias a su inmediatez con el puerto y las oficinas de la Aduana. “Por la posición que ocupan, vendrán a valer el doble a lo menos de lo que hoy valen materialmente cuando la demolición de los muros a los cuales están unidos tan estrechamente como solía ponerse de antaño a dos galeones en un solo par de grillos -- valga el símil-- se realice” (Jaspe, 1919: 217).

Entre 1950 y 1980, con los inicios de la actividad turística y en consecuencia, con la restauración, conservación y el mantenimiento del patrimonio (Samudio, 2006 4), se inauguró una historiografía que prescindió desde un primer momento de ese pasado ofensivo. Ni Marco Dorta con sus publicaciones “Cartagena de Indias: Puerto y Plaza fuerte” y “Cartagena de Indias: La ciudad y sus monumentos” ni mucho menos, Juan Manuel Zapatero con “Las fortificaciones de Cartagena de Indias, estudio asesor para su restauración” e “Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias” tuvieron en cuenta la descripción histórica de estas murallas desaparecidas. Por el contrario, las invisibilizaron en su escrituración.

La publicación de estos libros contó con el apoyo de centros de especializados de investigaciones científicas como la Escuela de Estudios Hispanoamericanos con sede en Sevilla y organismos públicos como el Ministerio de Asuntos Exteriores de España. A medida que ocurría la divulgación y consolidación de sus contenidos en los círculos académicos e intelectuales, una serie de artículos escritos por historiadores aficionados locales re-inauguraron el tema con su propia versión, ajustándolo a sus pretensiones. A los argumentos de Jaspe le fueron agregados otras explicaciones en aras de imprimirle contundencia a las decisiones tomadas por el Municipio. El artífice de esta fue Eduardo Lemaitre, destacado escritor y político cartagenero quien aseguró que los derribos ocurrieron “no solo sin mayor protesta, sino entre la indiferencia o con el asentimiento y el júbilo de la inmensa mayoría de los mismos cartageneros” (Lemaitre, 1982a: 13).

Imagen 5
Demolición de murallas en el sector de la Torre del Reloj



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

La anterior afirmación que resulta ilusoria, fue formulada para disminuir el rol que desempeño y atrevimiento de las autoridades municipales. Con esta afirmación, el autor comenzó redactando lo que se convertiría por muchos años en la historia oficial de los derribos. A través del Boletín de Historia de Cartagena⁴ Lemaitre asumió una posición justificativa a favor del Municipio y los grupos económicos desde la condición que les otorgaba el velar por las condiciones portuarias. También minimizó a su más mínima expresión el papel desempeñado por los sectores conservacionistas y los amantes de los recuerdos históricos. Para Lemaitre no existió tal imaginario del patrimonio ni mucho menos sectores sociales que se opusiera a la corriente progresista. Por tanto, en su obra no hay conflictos ideológicos, confrontaciones sociales, opiniones divididas ni nada que se le parezca.

La ciudad pareció tomar la determinación firme de conseguir su saneamiento, a toda costa, puesto que en ello se le iba la vida, incluso sacrificando a ese objetivo primordial, si fuere necesario, ese pedazo de las murallas que, en el concepto general, era foco irremediable de infección, ósea el que corre desde la Boca del Puente, hasta la Puerta de Santa Catalina. La suerte estaba echada, y aquello fue como un vendaval, como una verdadera obsesión, que se apoderó sin admitir razones en contra, de los principales dirigentes de la ciudad (Lemaitre, 1982a: 23).

Sin embargo, un análisis del discurso infiere la existencia de ciertas contradicciones en la obra de Lemaitre. Ejemplo, que fueron los “cartageneros decentes” y “principales dirigentes de la ciudad” quienes obsesionados con tales ideas determinaron el rumbo y

⁴ Cabe mencionar, que este artículo fue incorporado como un capítulo en el libro “Historia General de Cartagena” publicado en el año 1983 en el tomo IV a cargo del mismo autor.

las decisiones del caso. Al igual que Jaspe, Lemaitre no es explícito con los intereses particulares que existieron alrededor mucho menos, se concentró en los proyectos y las motivaciones particulares que existieron sobre los terrenos. Es decir, considera que la expansión e higiene pública son los objetivos de quienes persiguieron la ejecución, mas no particulariza con los nombres y apellidos las negociaciones que ya existían entre el Municipio y personas privados por dichos terrenos.

En la actualidad son limitadas las referencias históricas que se realizan de este tema. Uno de ellos, Álvaro Casas (1994) quien al reflexionar sobre la modernidad y el desarrollo urbano de Cartagena en el periodo de 1885 y 1930, efectúa una alusión corta al referirlos como un hecho dispendioso que impulsó la higiene y salubridad, consolidó los servicios públicos y permitió la construcción de modernos y embellecidos edificios. Este es el mismo argumento de Meisel (1999) para quien los derribos representaron la posibilidad de expansión de los límites de la ciudad solo que “al renacer la actividad económica las cosas cambiaron para mal en este aspecto” (Meisel, 1999: 11). De algún modo, Meisel no aportó ninguna novedad histórica pues se limitó a repetir lo que todos ya sabemos. Igual sucedió con los planteamientos de Rodolfo Segovia Salas (1997), quien arguyó las mismas razones en la parte final de su libro. En todo caso, no hay nada nuevo por el momento.

CAPITULO III

INFLUENCIAS POLÍTICO-ECONÓMICAS Y OPINIÓN Y CONTROVERSIAPÚBLICA DURANTE LAS DEMOLICIONES

Confrontaciones político-económicas por la gestión, apropiación y planificación del espacio amurallado

Para comprender el origen y la naturaleza de las confrontaciones socio-culturales que surgieron, es necesario contextualizar los aspectos políticos y económicos que por la capitalización y urbanización existieron sobre los terrenos de la Matuna. Los derribos no se encuentran alejados de la racionalidad capitalista que por aquel entonces, tenía lugar dentro y fuera del casco amurallado siendo la apropiación y planificación de los terrenos desalojados por las murallas igual de importante que la gestión y proyección del área aledaña. Por eso, al realizar un análisis integral del proceso se debe asociar irremediabilmente, la singularidad de los derribos con la fastuosidad de los capitales económicos, la especulación inmobiliaria y la planificación urbana.

Entre 1892 y 1896 tuvo lugar la primera disputa político-económica por estos terrenos la cual involucró la posibilidad de los derribos. Esta disputa se generó entre la Cartagena Terminal Improvement Company, conocida como Compañía del Ferrocarril, y el empresario guajiro Carlos Vélez Danies. El conflicto, que no trascendió a la esfera pública y ciudadana, surgió poco después que el Gobierno contratara los servicios de la compañía para que, en su afán por mejorar los ingresos fiscales, insertar a la región a la economía internacional y comunicar la provincia con el resto de la nación, conectara el puerto marítimo con el Rio Magdalena mediante un ferrocarril de “105.8 kilómetros de extensión, 11 estaciones, un material rodante inicial de 4 locomotoras y ochenta y cinco vagones” (Nichols, 1973: 135). Este sistema de transportes terrestre, el más importante de la época, permitió “reducir los costos de exportación del café y otros productos con el fin de adquirir las divisas que el país requería para la importación de manufacturas y cancelación de la deuda externa” (Pérez, 1998: 4).

Los confrontaciones socio-políticas nacieron en este contexto de recuperación urbana y económica luego que las gestas de Independencia, el sitio de Pablo Morillo en 1816, el abrupto descenso demográfico, la inestabilidad política (Calvo, 2002: 186-8) y la supremacía portuaria de Barranquilla durante el XIX, (Meisel, 1987: 61) dejaran a la

ciudad en la más completa de las miserias. El cambio de siglo, que transcurrió en medio de balas y machetes, la re-construcción del Estado-nación, una guerra civil, un territorio fragmentado y la hegemonía política conservadora, estuvo mediada por la recuperación de los negocios relacionados con la actividad portuaria y en ello, la compañía junto a la empresa del Canal del Dique⁵ (Posada, 2002) jugaron un papel destacado en el comercio local/regional/nacional/internacional.

Por su parte, Vélez Daníes fue el representante del gobierno departamental en las obras de fiscalización operativa y de infraestructura de las obras del ferrocarril. Además de ser contratista público fue un destacado industrial, banquero y empresario ganadero procedente de una de las familias más prestantes y poderosas en el Caribe Colombiano (Restrepo, 1989: 38). Su relación con la compañía no fue del todo temporal, pues una de sus empresas, de las más prosperas en Colombia para principios del siglo XX, era paso obligado de la línea férrea. Se trataba del Central Colombia, que ubicada a poco menos de cincuenta kilómetros de la capital en inmediaciones del pueblo de Sincerin (Ripoll, 1998), producía la mejor azúcar, alcohol y levadura de la región.

Imagen 6

Estación central del ferrocarril ubicada en los terrenos de la Matuna



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

La confrontación se desató cuando Vélez lideró una campaña de desprestigio en contra de la compañía al aludir su ineficiencia operativa y administrativa al incumplir esta, una

⁵ Sobre el papel que ejerció el puerto cartagenero, junto al de Barranquilla y Santa Marta, y el Canal del Dique en la economía regional del siglo XIX, consultar a: Theodore, Nichols (1973). *Tres puertos de Colombia*. Bogotá, Banco Popular.

parte de sus compromisos, pactados en el acuerdo N° 7 de Septiembre del 1891. La compañía se comprometió a cegar el caño de San Anastasio y a construir un sistema de alcantarillado con tuberías modernas en la Matuna, sin que hasta ese momento hubiese hecho algo por remediar el asunto. Sobre el caño en mención, “no era otra cosa que las aguas de la bahía que se unían directamente a las de la ciénaga de Juan Angola (hoy del Cabrero) y separaban completamente la parte donde estaba el arrabal de Getsemaní, de la principal de la ciudad” (Urueta y Piñeres, 2011: 39).

Cegar el caño fue una urgencia pública porque además de situarse en un punto que impedía “la expansión de la ciudad y la integración de los espacios urbanos y los servicios públicos dentro y fuera del sector amurallado” (Casas, 1994: 41), era epicentro de las infecciones “que arroja a los vientos sus mortíferos miasmas causando no pocas víctimas” (CEDACC. ⁶ El Porvenir. 12 de Enero de 1892). Las denuncias, acogidas en el beneficio colectivo, escondían los intereses personales como comerciales de Vélez al buscar al buscar oportunidades de lucro del suelo urbano más allá de los compromisos pactados con el gobierno departamental en “la confrontación de algunos acuerdos del Consejo, como expresión del interés público y algunas iniciativas privadas preocupadas por ganar espacio urbano para la ciudad” (Casas, 1994: 41).

Vélez Daníes propuso una solución efectiva que no fue del gusto del comité ejecutivo de la compañía; actuando en nombre propio y “excitado por varias personas, confiadas en mi interés por las obras de utilidad pública” (CEDACC. Gaceta Municipal. 21 de Diciembre de 1892) planteó “hacer por su cuenta y riesgo a entera satisfacción del Consejo, a más tardar dentro de un año, todas las obras precisas para cegar la parte ya dicha del enunciado caño, con sus correspondientes alcantarillas, exclusas &” (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 31 de Agosto de 1892). Sus intenciones no eran del todo benévolas, a cambio, solicitaba “remunerar el capital que se invierta, con la cesión expresa e incondicional de la porción de terreno supradicha, para edificar en ella” (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 31 de Agosto de 1892).

Dada su influencia política, fue miembro del Partido Conservador al igual que Gabriel Eduardo O’Byrne (Troncoso, 2009), Presidente del Consejo, y “dentro de los límites de nuestras personales simpatías y de los intereses del Municipio”, obtuvo por parte del Concejo el permiso para construir una urbanización al pie de las murallas con

⁶ Centro de Documentación para la Historia y Cultura Afrodescendientes del Caribe Colombiano.

vías centrales, malecones y edificios sólidos según el acuerdo N° 11 de 1892. Esta situación implicaba la demolición de las murallas al interponerse entre la ciudad vieja y la urbanización que proponía. Los concejales Juan Gastelbondo y Víctor Carrasquilla se mostraron inconformes con la decisión de O’Byrne y solicitaron un debate amplio que abarcara la decisión conjunta del Consejo. El debate intermitente, que se prolongó hasta 1894-1895 aludió que, además de precisarse los linderos que iban a cederse, la Alcaldía debía asegurarse una porción de los terrenos para una escuela o cuartel militar.

Dos de los cuatro artículos que conforman el acuerdo, profieren lo siguiente:

Art. 1° Se concede permiso al señor Carlos Vélez D., para que pueda cegar todo el terreno anegadizo que se extiende en el extremo norte del caño de San Anastasio, y limitado dicho terreno hacia el Este por una línea que una los vértices de los ángulos salientes de los baluartes San Pedro Mártir y San Miguel o Chambacú, y limitada al Oeste por una línea perpendicular a la puerta abierta en la muralla, y conocida con el nombre de “Boquete”

Art. 2° Se concede permiso al señor Carlos Vélez D., para que en la zona de terreno ya delineada, pueda fabricar edificios sólidos y durables (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 21 de Diciembre de 1892)

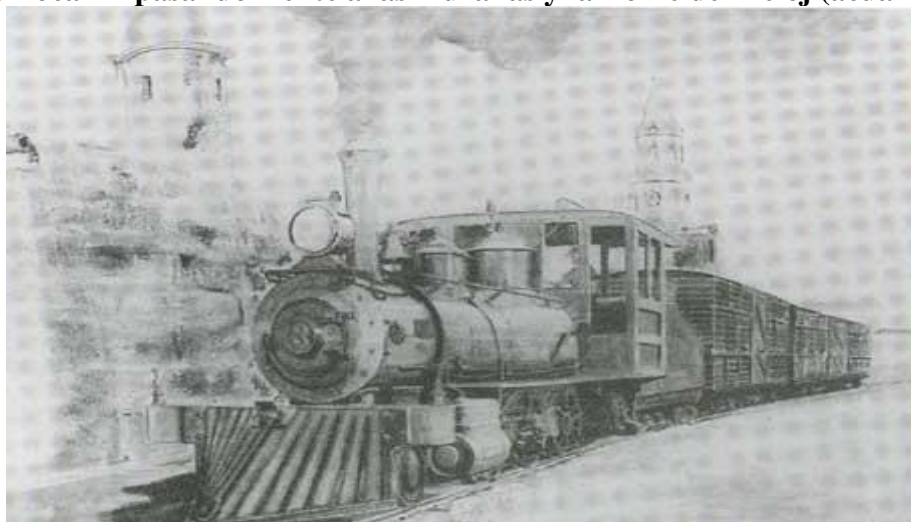
Esta obra de higiene y embellecimiento, como fue catalogada por el Municipio, generó la indignación de la compañía, no por el control que sobre los terrenos iba a ejercer el empresario, puesto que la obra “no perjudica a tercero, porque se dejan a salvo los derechos adquiridos de la Empresa del Ferrocarril”, sino, porque las funciones que legalmente le pertenecían las estaba corrigiendo una persona ajena a la compañía, que resultaba ser justamente el delegado del Gobierno con quien habían tenido problemas. La situación atentaba contra la imagen de la compañía -empresa con capital y personal americano- que llevaba poco tiempo de operaciones, y su discurso de optimismo forjado entre los cartageneros y visitantes extranjeros que expresaban a menudo “la formalidad de la obra y la respetabilidad de la compañía de que la construye” (Deavila y Guerrero, 2011: 255).

Estamos en posesión de datos que demuestran que la obra que se acomete por la Cartagena Terminal & Improvement Company Limited, es de clase superior. Sus carros y locomotoras son de moderna construcción y de excelente mano de obra; sus planos para muelles, bodegas y estaciones contienen todas las mejores que aconsejan las necesidades de la época presente (CEDACC. El Porvenir. 18 de Septiembre de 1892).

Consciente del peligro que constituía para sus beneficios, la compañía procedió con prontitud a cegar el caño y construir los drenajes y alcantarillas de mampostería que le

reemplazarían. La maniobra iba en contra de los intereses del delegado quien ya había pactado la ejecución de tal labor; si la compañía retomaba sus funciones aquel acuerdo para urbanizar no tendría soporte legal y la demolición de las murallas tampoco tendrían argumentos en contra. Aprovechando los errores en la logística y de la ingeniería en la realización de las obras, Vélez volvió a denunciar con vehemencia “la mayor anarquía en este asunto”: la compañía estaba usando materiales de construcción ineficientes, las condiciones de trabajo eran irregulares además de no atender a las indicaciones de la ingeniería y logística sugeridas al Jefe de la Compañía (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 24 de Mayo de 1893).

Imagen 7
Ferrocarril pasando frente a las murallas y la Torre del Reloj (acuarela)



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena (1894).

Luego de una inspección por parte del Alcalde y el Personero para comprobar la versión de Vélez, se estimó “la inconveniencia de la obra tal como se ejecutaba” (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 07 de Agosto de 1893), esto significaba que la querrela de Vélez fue comprobada. Desde entonces, Vélez tuvo una mayor injerencia sobre las decisiones de la compañía por autorización del Municipio en los trabajos de drenaje y cegamiento, labores que conocía perfectamente “con motivo de mi frecuente y obligado paso por aquellos lugares”. Pese al constante seguimiento la compañía hizo caso omiso de los encargos y terminó construyendo un sistema de alcantarillado que no cumplía con las especificaciones técnicas acordadas al constituir “una amenaza para la salud de los

vecinos de aquellos sitios, pues no solamente está llena de agua fétida sino también de basuras” (CEDACC. El Porvenir. 19 de Enero de 1893).

La (*alcantarilla*) que ha comenzado a construir la Compañía del Ferrocarril es depósito de basuras y de inmundicias. Cuando llegue el invierno será no solamente amenaza para la salud de los habitantes sino peligro cierto para los vecinos de aquellos lugares pues están amenazados inundación. Creemos que la Compañía del Ferrocarril debe ser requerida para que termine esa obra cuanto antes, pues la publica necesidad así lo exige (CEDACC. El Porvenir. 19 de Enero de 1893).

En 1893, el Municipio le exigió formalmente a la compañía el cumplimiento de sus obligaciones contractuales hasta el punto que no debía dar “comienzo a ninguna obra en la referida Plaza o en cualquier otro punto del Distrito, sin darle aviso anticipado y sin exponerle por escrito, clara y detalladamente lo que piensa hacer” (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 20 de Septiembre de 1893). Ante las inconsistencias pactadas, el Municipio solicitó la conformación de una comisión que se ocupara de tal situación. “Nómbrese una comisión compuesta del señor Presidente de la Corporación, del señor Personero Municipal y del señor Prefecto de la Provincia para que se entienda con los directores de aquella Compañía y resuelva todas las cuestiones que se presenten. Lo que esta comisión resuelva se considerara definitivo por la Municipalidad y no necesitara ulterior aprobación” (CEDACC. Gaceta Municipal. 20 de Septiembre de 1893).

La comisión descubrió que la compañía había trazado el “cambia vía” por fuera de los linderos pactados lo cual significaba que estaba ocupando terrenos impedidos que no estaban especificados en el contrato y que por ende, le pertenecía al Municipio. Por esa razón meses después cuando la compañía solicitó un lugar sobre las murallas para edificar una garita de vigilancia, el permiso le fue denegado porque además de ser una propiedad común “se ejerce sobre el terreno actos de dominio por la Compañía, y sea cual fuere el obstáculo que se ofreciere a los transeúntes, tendría que soportarse aparte de otras exigencias que redundarían en perjuicio del público y de los intereses del Municipio” (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 28 de Octubre de 1893).

Sobre el “cambia vía”, el Municipio consideraba que,

Cuando la Compañía trató de hacer pasar la línea por la plaza de la Independencia, se le dio permiso para que la trazara cortando el caño de San Anastasio que ella estaba obligada a cegar y cuya obligación no ha cumplido del todo hasta la fecha. Pero por causas que no queremos exponer aquí, cambió el trazado y lo hizo pasar cortando la plaza de la Independencia, a pesar de todas las acaloradas discusiones que por este motivo sostuvo la Municipalidad. Y aquí viene la lógica de que al principio hablamos: la tolerancia con que se permitió ese trazado ha dado por

consecuencia lo que está sucediendo hoy (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 15 de Marzo de 1894).

Estos obstáculos se situaron en la esfera de lo público cuando las autoridades pensaron en los efectos que tendría en la población si se procediera a realizar las demoliciones. Para no causar mayor polémica a nombre de terceros, el Municipio justificó los derribos como una obra asociada a la nivelación del trazado urbano de la Matuna de necesidad pública al tratarse de terrenos anegadizos. También estimó su conveniencia para que, con los materiales sobrantes se construyera una gran escollera marina que protegiera el barrio el Cabrero y el sector del Limbo de los mares de leva que azotaban las costas del Caribe en los meses de invierno. La nivelación de la traza contaba con el apoyo de la compañía.

En una de las ocasiones el Municipio le recordaba al Consejo que, “aún está por cumplir el ofrecimiento del señor Mc-Connico de poner a disposición del Municipio un Ingeniero competente para la nivelación de la Plaza de la Independencia y transporte gratuito de los materiales para esta obra de urgentísima necesidad” (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 28 de Abril de 1884). Mientras los dos socios privados poseían el capital para tomar las riendas de las obras, el Municipio no poseía presupuesto por déficit fiscal, razón por la que requería de la aprobación del Consejo. “Obra que exige de la Honorable Corporación Municipal el mayor interés, legislando en sentido favorable, a fin de apropiarse los fondos necesarios para esta obra, que completará la hermosura de esta plaza, la cual será foco del movimiento del Ferrocarril” (CEDACC. Gaceta Municipal de Cartagena. 06 de Septiembre de 1884).

El Gobernador, Vicente García, fue quien solicitó al Ministro de Fomento, José Manuel Goenága, el permiso⁷ “para demoler los muros que median entre la parte principal de aquella y el barrio de Getsemaní, desde el ángulo Nordeste de la Boca del Puente (Reloj público) hasta el baluarte de San Pedro Mártir” (CEDACC. Registro de Bolívar. 18 de Septiembre de 1895). La autorización, concebida a finales de 1893, se otorgó en un momento clave: dos meses después del acuerdo celebrado entre Vélez y el Municipio y durante la construcción de las estaciones y líneas férreas del ferrocarril. De

⁷ Cabe aludir que, esta no fue la única autorización ejecutiva expedida para el derribo de murallas. La ley 21 del año 1883, previa sanción del Presidente del Congreso José Otálora, dio permiso “para que demuela las ruinas del ‘Rebellin’ que de propiedad de la Nación, existen en dicha ciudad, fuera de la ‘Media Luna’ al lado del antiguo puente levadizo”. Ver: *Compilación de Documentos referentes a los bienes del Departamento y otros asuntos del ramo de Hacienda* (1969). Cartagena: 2ª Edición.

hecho, el vicepresidente de la compañía ya había solicitado del Ministro de Fomento en 1893 la aprobación para derribar una parte del baluarte de Chambacú al impedir el libre acceso de los rieles y las locomotoras y otro permiso adicional “para abrir una puerta en las murallas de esta ciudad” que permitiera la salida a los terrenos de Bocagrande (BBC. Gaceta Oficial del Estado Soberano de Bolívar. 03 de Noviembre de 1892). Mientras esto ocurría, Lázaro Ramos, Administrador del Tesorero de la Municipalidad, celebraba un contrato con Vélez “para que este último ejecute las obras que defiendan a la ciudad de las invasiones del mar” con “piedras, estacas, barro, zahorra, cemento romano y mezcla de la mejor calidad” (AHC.⁸ Diario de Bolívar. 01 de Julio de 1886) que saldría del material sobrante de los derribos.

En este momento “gran parte de la población vería con sumo disgusto la medida y naturalmente se respetó el noble anhelo de conservar muros sagrados que han servido muchas veces de escudo al honor de la Republica” (BNC.⁹ Registro de Bolívar. 18 de Septiembre de 1895). Esta intervención social, liderada por la pluma escrita, opinión e influencia política de Joaquín Fernando Vélez, Gobernador del Estado de Bolívar en 1895, “fue del dominio de la prensa, y en ella tomaron parte jóvenes inteligentes que se han empapado en el progreso europeo, hombres de letras y ancianos venerables” (AHC. El Penitente. 21 de Febrero de 1909). El gobernador, declaró su disgusto y “nobilísimo sentimiento” ante la idea que el arte, recuerdo y defensa militar desapareciera siendo la característica que le daba honor al título de la Heroica.

Conociendo con certeza los intereses económicos surgidos creía que, la “ciudad no necesita, por ahora, ensancharse, cubriendo con habitaciones el lugar en que están” al señalar que, existían solares y espacios extramuros donde construir y edificar que no fuera precisamente sobre estos espacios. Sobre los argumentos higiénico-sanitarios que lentamente empezaban a surgir como legitimadores de la obra, Joaquín Fernando Vélez opinaba que,

Alegase como razón para la demolición de que trato, que ella favorecerá la ventilación de la ciudad: la razón me parece infundada porque los lienzos de muralla respectivos miran al Oriente y los vientos que ordinariamente reinan aquí son del Norte o del Sur o del Sudeste. Pero concedamos que algunas calles de Cartagena ganen en ventilación, derribando las murallas de que se trata. Tal consideración no es la que debe prevalecer al examinar las circunstancias de una

⁸ Archivo Histórico de Cartagena.

⁹ Biblioteca Nacional de Colombia.

plaza a la cual la Nación confía la defensa de su independencia, de su soberanía y de su decoro. Si esos muros, por otra parte, están desaseados, la objeción es baladí, y ello acusara negligencia de parte de las autoridades locales. El remedio depende de simples prescripciones de Policía” (BNC. Registro de Bolívar. 18 de Septiembre de 1895).

Pese que la autorización ministerial no tuvo efectos inmediatos, algunos particulares no respetaron el fallo y ejecutaron de forma ilegal y silenciosa las obras. Medios de prensa como El Eco de la Costa expusieron en 1895 las pretensiones que la industria local tenía en el tema en especial, los hermanos Merlano dueños de “la primera industria moderna de envergadura en Cartagena” (Meisel, 1999: 46). La empresa, famosa por la calidad de sus telas, estaba derribando una parte del lienzo de murallas “para por medio de un tubo surtir de agua necesaria la poderosa caldera que imprime movimiento a las máquinas de la fábrica de tejidos” (CEDACC. El Porvenir. 10 de Enero de 1985). El diario, que se mostró alarmado por esta actitud anti-patriótica, generó la opinión desfavorable de su homologo El Porvenir quien no veía inconveniente alguno que los muros se derribaran a cambio de “una industria nueva en el país, que ofrece el pan a numerosos operarios y ofrece al pueblo las telas que consume a diario de superior calidad a las extranjeras” (CEDACC. El Porvenir. 10 de Enero de 1985).

Imagen 8
Baluartes de Pedro Apóstol



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena (s/f)

El editorial esbozado por este último diario es coherente y acertado si tenemos en cuenta que sus directores Álvaro Araujo y Gabriel O’Byrne eran hombres de una destacada e

influencia política (Solano, 2008: 129-131) que vendrían a jugar un rol destacado en la ejecución y planeación de las derribos entre 1905-1921. El Porvenir desde entonces, empezó una larga tarea en pos de argumentar ante la población la comodidad de las obras en la expansión del centro amurallado. Por lo pronto, se encargó de deslegitimar al Eco de la Costa al tratar su opinión de “poseída” y de “trascendencia que no tiene”, mientras que, de los empresarios consideró, “merecen la espontánea y eficaz ayuda del Gobierno, de la prensa y de los particulares, sobre todo cuando esa protección de resuelve en beneficio para el país” (CEDACC. El Porvenir. 10 de Enero de 1985).

De modo prudente, las piedras fueron arrancadas y los tubos puestos útilmente en un acto de clientelismo político y relaciones de poder, propio de las élite económicas del siglo XIX (Fernández, 2005). Ni la urbanización ni el derribo de murallas de este sector se llevaron a cabo a finales del siglo XIX, aunque claro, la idea de los derribos siguió latente hasta el cambio de siglo. La resistencia de la población -recordemos que este periodo marcó el inicio de una progresiva agitación política y cultural ante el surgimiento de la protesta y opinión pública moderna (Solano, 2001)-, la intervención del sector ilustrado y los exiguos fondos en el erario público fueron algunos factores que incidieron en la paralización de las obras entre otros.

El Sr. Ministro de Gobierno, con beneplácito de todos los que saben respetar las tradiciones patrias, destruyó en elocuente telegrama, las ideas progresistas impidiendo que la pica de la civilización profanara esos imponentes bastiones en donde a través de los siglos retumba aun el eco de los cañones peninsulares y el grito de guerra contra los invasores extranjeros (AHC. El Penitente. 21 de Febrero de 1909).

Derrumbar implicaba una cuantía técnica y presupuestal que el Municipio no estaba en condiciones de asumir, “costaría más que el hacer de nuevo lo que se quiere destruir” (CEDACC. El Porvenir. 10 de Enero de 1895), sobre todo, porque exigía la elaboración de un plan organizado y deliberado que en ningún momento se planeó. Esto indica el carácter de premura e informalidad con que pretendían ser los derribos. La Guerra de los Mil Días, al igual que la separación de Panamá del territorio colombiano,¹⁰ tuvo un fuerte impacto en la inhabilidad de estas obras puesto que “dejo al Estado en ruinas en

¹⁰ Consultar a: Fischer, Thomas (1998). “Antes de la separación de Panamá: La Guerra de los Mil Días, el contexto internacional y el Canal”. En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* N° 25. Bogotá: Revista del Departamento de Historia de la Universidad Nacional de Colombia.

términos fiscales y materiales, un número elevado de muertos, odios heredados y un gobierno desacreditado en el ámbito nacional e internacional” (Pérez, 2012:170).

El periodo que va de 1890 a 1896 resulta clave para entender varias situaciones que van a mostrarse con mayor ímpetu entre 1905 y 1925. En primer lugar, el sistema de alcantarillado fue inoperativo e insuficiente pues las tuberías se obstruían por ser angostas y estrechas por el caudal de las aguas lluvias y residuales. “No consistían en conductos rectos sino que se hallaban en forma de *zigzag*, lo que provocaba que muchas corrientes perdieran fuerza, se detuvieran, se estancaran y se pudrieran posteriormente” (Monroy, 2008: 70-1). Esta falta de previsión en la ingeniería trajo por consecuencia tres situaciones implicadas en los sucesos posteriores: la insalubridad de la Matuna y todo lo que ello genera -miasmas, basuras, lodazales, mosquitos-; la utilización de argumentos higiénico-sanitarios para erradicar las murallas; y el surgimiento de una controversia pública que negaba el entorno de insalubridad como justificación legítima.

Imagen 9
Baluartes de San Andrés



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena /s/f)

En segundo lugar, la controversia originó la contraposición de bandos sociales. Estaba quienes argüían que el progreso debía estar por encima de los recuerdos de la historia mientras que otros sectores eran partidarios de aludir que la expansión urbana y los intereses público-privados que seguían la lógica capitalista e inmobiliaria debían estar por debajo del legado cultural, histórico y monumental dejado por los españoles. Esta movilización ideológica -que parte de una transición de valores culturales- generó un choque social manifestado las repercusiones sociales de la controversia, organización de

encuestas y la conformación de juntas de conservación patrimonial como respuesta a la inminente oleada progresista.

Entre ilusiones y festejos: Canal de Panamá y Centenario de la Independencia

Las autoridades locales, departamentales y nacionales junto a los sectores comerciales e industriales aspiraron posicionar a Cartagena en las rutas del comercio internacional. La previa apertura del Canal de Panamá en 1914 se convirtió en el escenario perfecto para el cumplimiento de tales propósitos solo que, “estas dinámicas comerciales implicaban un montaje de adecuación, infraestructura, servicios públicos, que facilitaran el progreso y la modernización de los núcleos urbanos” (Guerrero, 2008: 100). Ante este panorama, el puerto cartagenero requería con urgencia la modernización de su infraestructura con el fin de facilitar las exigencias del comercio exterior y garantizar la prosperidad de la nación colombiana y la ciudad misma.

Entre estas exigencias internacionales, se requerían políticas de higienización y de salubridad que evitaran el contagio y la propagación de enfermedades tropicales que pudieran afectar a las cargas y tripulación que entraba y salía del puerto. La normativa sanitaria también centró sus ojos sobre las murallas, lugar de infecciones, por ubicarse de frontis y paralelo al puerto. Por tanto, la sanidad del comercio marítimo “iba a tener una influencia decisiva en aquellas murallas que parecían haber llegado a la edad de una pacífica jubilación” (Lemaitre, 1982a: 22). Este anhelo se convirtió en una inquietud, en un deseo de primera mano para las autoridades pues “no se permitiría el tránsito por el Canal, sin antes hacer cuarentena, a los barcos procedentes de puertos señalados como insalubres, entre los que se encontraban Cartagena y Buenaventura” (Lemaitre, 1982a: 23).

La salubridad del puerto y sus áreas funcionales fue tema de todos. Instituciones médicas como la Sociedad de Medicina y Ciencias Naturales de Bolívar por ejemplo, actuaron como “cuerpo consultivo del Gobierno en las cuestiones de higiene pública y de policía y particularmente en lo relativo a la salubridad del puerto” (Casas y Márquez, 1999: 116). Mientras la modernización del puerto seguía su camino afrontando una serie de tensiones con los trabajadores locales, empresarios regionales y las elites capitalinas, la modernización urbana, liderada por los anhelos y logros de las élites económicas y autoridades civiles, hizo lo suyo en tierra firme cuando expandió su entorno urbano, los

servicios públicos hicieron presencia -aunque de modo selecto y limitado (Castaño, 200)-, se construyeron parques y teatros, se pavimentaron las calles y se embellecieron los sitios públicos. Era el sueño por el cual Cartagena había esperado tanto luego de un siglo de oscuridad como el XIX.

La modernización del puerto, que contrasta lo débil del sector exportador entre 1905-1950 (Meisel, 2009) y que jamás satisfizo las exigencias de la higiene moderna, fue latente, tanto que, “la ciudad pareció tomar la determinación firme de conseguir su saneamiento, a toda costa, puesto que en ello se le iba la vida, incluso sacrificando a ese objetivo primordial, si fuese necesario, ese pedazo de las murallas” (Lemaitre, 1982a: 23). Fueron las autoridades quienes inquietos por entrar al concierto de las naciones civilizadas (Villegas y Castrillón: 2006) objetaron lo indispensable que era derribar los muros so pretexto de la modernización. Ello se convirtió en “un vendaval, como una verdadera obsesión, que se apoderó sin admitir razones en contra, de los principales dirigentes de la ciudad” (Lemaitre, 1982a: 23).

Cabe mencionar que, este paisaje socio-urbano al pie de la muralla, recreación mágica de la naturaleza de donde “se regresaba a casa con palitos de lima para mascar, bollos de mazorca o un racimo de corozos” (Lemaitre, 1948: 153), era complementado con una “zona de expendio de carnes, (Plaza de Carnicería), un expendio de pescados, (Hoyo del Pescado), y una estancia de animales (Portal de los Burros)” (Monroy, 2008: 69). Una vez efectuado los derribos, aquel paisaje de la cultura y la identidad popular desaparecieron por completo del centro histórico, serían los inicios de una distendida lucha por evitar la exclusión, la inequidad y desigualdad social que marcarían la ciudad clasista y racista que tenemos en la actualidad,¹¹ elementos de la industria turística local.

Entre tanto, El Porvenir, que fuese el diario más progresista de la época,

Tomó liderazgo, e inició, desde fines de 1913 una campaña incesante, que cubría dos flancos principales; por un lado, pretendía demostrar que Cartagena no era en realidad una ciudad tan insalubre como se decía en el país y en el extranjero [...] Y, por el otro lado, se disparaba contra las murallas, y se sostenía la tesis, que en esos momentos producía efectos electrizantes, de que si era cierto que Cartagena, como puerto, no satisfacía la totalidad de las exigencias de la higiene moderna, ello se debía, entre otras razones, a algunos focos de infección que tenía en su seno,

¹¹ Uno de los casos más impactantes y emblemáticos de segregación y exclusión socio-cultural en el centro histórico de Cartagena lo constituyó el barrio de afrodescendientes Chambacú. Al respecto consultar a: Deavila, Orlando (2008). Políticas urbanas, pobreza y exclusión social en Cartagena: El caso de Chambacú, 1956-1971. Tesis de grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena.

entre los cuales estaba la muralla que corría la Boca del Puente hasta la Puerta de Santa Catalina (Lemaitre, 1982a: 23).

El Municipio y las élites locales actuaron sosegadas, llevadas por el deseo y la codicia de quien anhela algo y no lo puede tener, mas, pasaron por encima de la población para poder conseguirlo. En una de las muchas ocasiones, ello ocurrió cuando el Diputado de la Asamblea Nacional, General Euclides de Angulo, ofreció un reportaje al diario *El Nuevo Tiempo* en la ciudad de Bogotá en el año de 1905 donde censuró públicamente la demolición y la prensa local en un acto de soberbia e individualismo, tachó su posición y lo argumentó “poco fiable”. Con inmensa pesadumbre, el General afirmaba que era un desosiego tirar al piso en unas cuantas horas, lo que la sangre y el sacrificio había hecho durante tres siglos de historia.

Cada una de las piedras que forman esos muros sagrados lleva el sello de sangre que el patriotismo les impuso; cada baluarte es una epopeya, y cada reducto un ara que se consumó el sacrificio de los que se ofrecieron en holocausto para legarnos patria; por lo mismo no puede convertirse en que a pretexto de indiscutible embellecimiento, la pica eche por tierra lo que [sic: borroso] esa misma obra, que dio el pie a la heroicidad que sirve de blasón a la noble ciudad. Esa clase de monumentos debiera quedar a salvo de toda profanación, como que son propiedad nacional (CEDACC. El Porvenir. 03 de Junio de 1905)

Como era de esperarse, el Gobernador del Departamento, Henrique Román salió en defensa de los intereses de la ciudad al igual que *El Porvenir*, al proferir los derribos como una necesidad, cuyos materiales de sobra –arena y piedra sillar- podían ser útiles en las obras de defensa y reparación de la playa del barrio El Cabrero. En un escrito defensivo y visiblemente molesto ante la intromisión en un asunto de puertas cerradas, el Alcalde refutó las infundadas razones que el General tenía para intervenir y deliberar en un proyecto que le competía únicamente a Cartagena y no a Bogotá. Román, quien fue partidario que “las obras de defensa de la ciudad necesitan preferente atención si se quieren prevenir lamentables resultados”, no era indiferente a los otros intereses que merodeaban el asunto.

...que una serie de Municipalidades se venía preocupando en la necesidad de arrasar ese lienzo de muralla para urbanizar el espacio que ocupa y hace ganar no pocas cuadras de edificios a la ciudad; acercar los barrios hoy separados y favorecer la higiene pública mediante mejor ventilación y supresión de permanente foco de infección de que es centro esa muralla. Esa obra daría la cantidad de piedra necesaria para la defensa que arriba apunto y queda así eliminado el mayor de sus gastos (CEDACC. El Porvenir. 03 de Junio de 1905)

En ese momento, *El Porvenir* lideró una campaña entre sus lectores a favor de los beneficios que traería la higiene pública si la demolición surtiera efecto. La estrategia del diario fue, acudir a la ayuda y beneplácito de Henrique Román, “persona inteligente y progresista”, para que agilizara las medidas legales conducentes a su realización. En un comunicado donde las necesidades urbanas se imponían al patriotismo y la historia, el diario opinaba que,

[...] si apartando un poco de nuestro espíritu el quijotismo patriotero, preocupándonos bien en serio por nuestras necesidades imperiosas, echamos abajo todo el lienzo de murallas comprendido entre las Bocas del Puente y la Puerta del Cabrero, nuestras condiciones higiénicas mejorarían notablemente y respiraríamos un aire más puro y libre: Porque esas murallas permanecen siempre en el más deplorable desaseo, son lugares de inmundicia, focos de infección, albergue de gentes inmorales que van allí a dejar parte de sus harapos y de su pocedumbre y son, en síntesis, un estorbo. Una atención más para el Municipio. Echando abajo esas murallas se unirían con nuevas y elegantes construcciones los barrios de la Catedral y Jetsemaní, y la ciudad ganaría en amplitud y embellecimiento (CEDACC. *El Porvenir*. 23 de Octubre de 1913)

Henrique Román, hombre visionario y progresista, estuvo dispuesto a contribuir con cualquier requerimiento de interés público siendo uno de los defensores de la escollera de El Cabrero. “La Municipalidad de Cartagena, ha conocido el proyecto del Señor Gobernador de este Departamento para defender la ciudad de las invasiones del mar, aprovechando los materiales que suministren la demolición del muro que divide los dos barrios proyecto que ha sometido a consideración de la Asamblea Nacional” (CEDACC. *Gaceta Municipal de Cartagena*. 30 de Abril de 1905). El proyecto no fue bien recibido pues se “desconocía la fuente de donde emana semejante disposición” siendo este el alegato de Martín del Río, que creía era deber del Municipio proteger “los intereses y derechos del pueblo que representa” y no apoyar “la pluma de sus honorables miembros al estampar su firma como tales” (CEDACC. *El Penitente*. 21 de Febrero de 1909).

Publicaciones como la de Martín del Río fueron constantes a partir de 1911 con la conmemoración del Centenario de Independencia, cuyo plan de festejos incluía “una reducción de los muros, a favor de una idea patriótica en la coyuntura del homenaje a los cien años de la Independencia” (Monroy, 2008: 40-1). La idea, “lanzada por el señor Leopoldo Triana, acogida por las respetables “matronas cartageneras” y defendida por Francisco Rubio Burgos, Presidente de la Junta Patriótica de Militares, fue concebida de forma privada aprovechando la alegría y júbilo que despertaban los fiestas patrióticas

entre los/as cartageneros/as. La celebración, liderada por la administración municipal junto a las élites político-económicas contiene elementos de la tradición y modernidad al pretender “cambiar la cara ruinosa de la ciudad realizando la construcción de ciertas obras que impulsaran el desarrollo y le permitieran a la urbe recuperar parte de su prospero pasado” (Román y Guerrero, 2011: 115).

Imagen 10
Baluarto de San Pedro Mártir



Fuente: Fotos de antaño de Cartagena (s/f)

El Centenario de la Independencia de Cartagena fue el escenario perfecto para presentar ante el país y el mundo los avances de la ciudad en materia de progreso. Esto incluía, “elementos materiales que rindieron culto al ornato y a la monumentalidad, desplegando una visión de la modernidad que privilegiaba los aspectos estéticos de la ciudad” (Román y Guerrero, 2011: 117) y dejaban por fuera elementos del bienestar como el empleo y la educación. Los festejos incluyeron una red monumental que, al exaltar la memoria e historia y los sacrificios de los próceres independentistas como imagen visual de la Nación (Román, 2005), olvidó una visión del patrimonio colonial. Junto a las plazas, camellones y monumentos que exaltaba la imagen del héroe independentista, La Matuna empezó a verse rodeada de otros equipamientos como, casinos, parque de diversiones, edificios públicos, canchas de béisbol, etc.

Solo “gente respetable y honorable”: El debate selectivo del diario El Penitente.

La encuesta realizada por el diario El Penitente entre la población cartagenera en 1911, para que emitiera una reflexión sobre la conveniencia o no de derribar deja entrever por

un lado, el grado de efervescencia que los hechos generaban en la escena pública y por el otro, las críticas y posiciones de un sector en específico: los vinculados a una posición socio-económica prominente con alto nivel de instrucción. La convocatoria concebida estaba destinada a “gente respetable y honorable” y “distinguidas personalidades” al presumirse, en virtud del proyecto ilustrado e hispano que otorgaba un sentimiento de hermandad, cooperación y armonía (Monroy, 2011), que eran los únicos que podían emitir una reflexión coherente apartada de la subjetividad y el sentimiento patriótico.

Sin embargo, la encuesta funcionó como una balanza en la socialización cultural de un tema, que representaba para la ciudadanía un punto álgido en la construcción de la ciudad moderna, la ciudad del futuro. En medio de la difusión y transmisión del análisis e interpretación de los hechos, la gran mayoría de quien emitieron un juicio fueron los intelectuales, administradores públicos, empresarios y comerciantes que independiente de su posición crítica, constituyeron una fuerza movilizadora de opiniones, expresiones y formas de pensar. Evidentemente, el llamado de El Penitente era clasista y excluyente al estar dirigido a un sector que bien pudiese emitir un juicio racional, y en ese sentido, buscar el apoyo ciudadano. Por lo tanto, el derribo de murallas no fue un ejercicio de la democracia, la libertad y la opinión pública libre. Estaba dirigido a las élites dominantes que en su parecer, eran los únicos que entendían lo que giraba alrededor del progreso, la cultura y la nación.

Esta situación se salió de las manos cuando algunas pocas personas del común, soldados, amas de casa y gente no vinculada a estas decisiones, empezaron a emitir de forma pública sus sentires al respecto. En algún momento, una carta anónima enviada al diario contenía en las primeras líneas lo siguiente crítica en relación con tal argumento: “No somos de los elegidos por PENITENTE, ni nos tildamos de escritores sesudos, ni creemos que nuestra opinión pese un tomín, ante las que han de exponer otros escritores de más aplomo y reflexión que nosotros, pero como hijos de la Heroica Tierra de Heredia, creemos un deber hablar, y un crimen callar” (AHC. El Penitente. 29 de Julio de 1911).

Uno de los casos fue el de Marco Tulio Escobar, soldado del Regimiento Sucre N° 2, quien incitado por el general Francisco Burgos, pensaba que las obras no incurrierán en efectos negativos si la ciudadanía comprendiese los beneficios a futuro (AHC. El Penitente. 20 de Mayo de 1911). Opiniones como estas revelan la influencia y grado de

pertenencia que el asunto ejercía indistintamente de la posición socio-económica o el nivel de instrucción pública, la actitud defensiva, incrédula o a favor de los argumentos forjados por las élites. Al igual que Marco Tulio, algunos otros militares expresaron su inconformismo cuando, al restarle valor a las condiciones higiénico-sanitarias, pusieron por mérito el arte y la defensa militar como razones para no demoler. “No me detengo a considerar el punto que se refiere a sanidad, porque está de sobra probado que, para que la ciudad esté en condiciones salubres no necesitamos atentar contra el sagrado de esas piedras” (AHC. El Penitente. 26 de Agosto de 1911).

Sin embargo, algunos sentires apelaron al anonimato e imparcialidad por temor a ser juzgados y descubiertos por sus afirmaciones pues ponían en evidencia información no divulgada por los diarios, las preferencias y argumentos infundados que los malos hijos “degenerados” pretendían con la demolición.

Aluden algunos al estado de desaseo en que se encuentran, no es esta razón convincente, pues en ese caso, antes de demolerlas, recabemos de las autoridades las mantengan en estado de aseo, y castigar severamente al que por ignorancia de lo que vale cada piedra sillar de esos quiera convertirlos en muladar. Otros nos hablan de higiene, seguros estamos que con un buen estado sanitario, las murallas no serían obstáculo para la buena salubridad de la población; pero desgraciadamente en esta tierra de recuerdos históricos eluden ciertos hombres el cumplimiento del deber [...] Solo nos resta decir anatema severo contra los indolentes que opinan por la demolición, y censurar la actitud apática de los encargados del Gobierno por el olvido injustificable en que tienen a ese monumento en que cada piedra evoca un pasado glorioso (AHC. El Penitente. 29 de Julio de 1911).

Casi parecida, fue la posición de Alejandro Amador y Cortes, destacado político que obtuvo cargos en “el parlamento y administración pública tales como representante a la cámara, diputado a la Asamblea de Bolívar, y alcalde de Cartagena” (BNC. El Tiempo. 28 de Agosto de 1963), quien consideraba que, “la salubridad y el ensanchamiento de la ciudad no exigen su destrucción. La salubridad de la ciudad no aumenta con la demolición de los muros. ¿De dónde ha sacado esto nuestros higienistas?” (AHC. El Penitente. 05 de Agosto de 1911). Paradójicamente, fue durante su mandato como alcalde para 1918 cuando los derribos se aceleraron con vehemencia (Segovia, 1987) al desconocerse si su posición cambio o por el contrario, siguió intacta para estas fechas. Por lo menos para 1911, Amador y Cortes, se mostró muy exaltado cuando al referirse a los hechos los catalogó como el peor “acto de vandalismo demente que daría sobrada

razón a nuestros descendientes para maldecir nuestra memoria”. Enérgicas misivas de este tipo, acompañaban a menudo las opiniones públicas.

Sobre la expansión de los terrenos, Amador y Cortes estimaban que, “la ciudad puede extenderse hasta donde quiere por fuera de los muros, hay sobradísimo espacio para ello. Manga, está todavía comenzando a poblarse; el Pie de la Popa admiten aun numerosas construcciones; la Quinta; el Toril, Alcibia y todo el espacio comprendido entre la Popa y Ternera, brindan terrenos tan extensos como se quiera para construir hasta que fastidie (AHC. El Penitente. 05 de Agosto de 1911). Debe tenerse en cuenta que, no todos quienes emitieron una opinión progresista la hicieron por el afán de lucro, algún interés personal o bien, porque creían que el progreso y la modernización fueran dispendiosas para la economía. Personajes de la vida pública estuvieron influenciados “por el temor que abrigamos de incurrir en el desagrado de amigos y aprecio en quienes la corriente modernista, que nos viene trastornando todo, predomina” (AHC. El Penitente. 12 de Agosto de 1911).

Esta situación refleja la influencia que las élites dominantes ejercieron en la opinión pública en aras de generar una respuesta sobre lo útil de las obras sobre todo en aquellos miembros de su mismo círculo social. Siendo consciente del valor patrimonial de las murallas pero para no desagradar a sus amigos políticos, Gabriel Jiménez juzgó lo conveniente de aprobar las obras “en determinada parte de ellas, no en su totalidad” bajo las premisas del ornato, la estética y el embellecimiento. Fue tanta la presión que los medios sociales ejercieron sobre este historiador que, finalmente no se pronunció sobre las condiciones higiénico-sanitarias para evitar mayor controversia en los medios de prensa. De hecho, existieron opiniones radicales como la de Luis Sánchez, quien solicitó un derribo más extenso que fuera desde el baluarte San Ignacio hasta el baluarte de Santa Catalina con el fin de disponer de un mayor espacio “que podría ser sustituida con una doble fila de árboles que formarían un bonito paseo hasta el Cabrero; y con parte del material de aquella, pavimentar y construir una escalinata que de acceso por ambos lados al baluarte del reloj, como arco de triunfo y complemento de la alameda” (AHC. El Penitente. 05 de Agosto de 1911).

La refutación de Miguel Díaz Granados llama la atención puesto que considera que la ciudad no necesitaba de ensanche ni las murallas eran inconveniente alguno para su salubridad, para ello “tiene todavía el barrio de San Diego lleno de solares y ruinas

por falta de pobladores, y el Cabrero, Manga, Espinal y Pie de la Popa, que por sus inmediaciones a la ciudad no pueden ser sino barrios de esta” (AHC. El Penitente. 25 de Julio de 1911) y que el asunto no era de higiene, sino de suciedad, desaseo, basuras y “demás inmundicias que la incurría de nuestra policía permite”. Entre los motivos que propició la controversia, además de las atribuciones y competencias extralimitadas del Municipio y Consejo que ciertas veces encontró apoyo de los ministerios pero no del Presidente, es que las decisiones fueron tomadas apresuradamente, pasando por encima de la ley nacional que establecía las murallas de propiedad del Estado. “Una ley de la republica hizo de propiedad de la nación todas las fortalezas de Cartagena, pues, a quien corresponde llenar los deberes anexos a esa propiedad” (AHC. El Penitente. 05 de Agosto de 1911).

Decisiones y atribuciones institucionales aceleradas

Poco a poco, las obras cruzaron las fronteras de lo local para instalarse en el plano de lo regional. Una carta procedente de Ciénaga, municipio del Caribe Colombiano, acusaba las obras de “siniestras” y discrepaba de los argumentos legitimados por el Municipio. “No vemos, pues las causas poderosas que haya para tomarse un trabajo tan arduo como costoso y estéril. Por tanto deseamos conocer los argumentos que deben aducir en su favor los interesados en el asunto del cual nos ocupamos. ¿En que perjudican esos muros a Cartagena?” (AHC. El Penitente. 09 de Septiembre de 1911). En Cartagena al igual que en Bogotá, la corriente modernista fue disputada tal como lo hicieron muchas opiniones en contra del progresismo, “hecho que no pocas veces despertó reacciones en contra como a favor de la modernización” (Blanco y Salcedo, 2012: 224).

Decimos que muchas decisiones fueron arbitrarias porque ellas se tomaron en privado, sobre una mesa, una autorización improcedentes y el uso de dinamita en horas de la noche y de madrugada para así “evitar las protestas de desagrado de la ciudadanía” (Bossa, 1975: 21). Además, parte de la población que protestó ante los medios de prensa percibió y manifestó que las obras no habían cumplido los fines que le dieron origen, esto era, mejorar las condiciones higiénico-sanitarias. Por tal, “hemos sufrido la mayor de las desilusiones, porque este trabajo se ha hecho sin orden, sin plan y no ha llenado el objeto que perseguía” (AHC. Diario de la Costa. 26 de Septiembre de 1918).

Para 1914, El Porvenir le insistía al gobernador para que solicitara del Gobierno Nacional la autorización para derribar como una parte de las obras de saneamiento del puerto y la ciudad (AHC. El Porvenir. 14 de Enero de 1914). Autorización que al llegar al despacho municipal tres años después, en 1917, era un tanto inútil pues los dirigentes locales ya habían empezado su ejecución en el año 1916 con el previo consentimiento del Gobernador del Departamento, Ramón Rodríguez Diago. Esta decisión, que pasó por encima de cualquier autorización Ejecutiva, fue realizada por la Junta Directiva del Centenario que aprovechando los festejos y actos de patriotismo del Centenario del Fusilamiento de los Mártires, respaldó aquella decisión que hasta ese momento nadie se había atrevido a realizar.

La idea de la Junta Directiva del Centenario consistió en abrir una puerta en la muralla que conectara la ciudad antigua -barrios La Catedral y San Diego- con el barrio de Getsemaní a la altura de la calle del Tablón y en frente a la Estación Central y las líneas férreas del Ferrocarril. “Los dirigentes cartageneros estuvieron de acuerdo: la mejor manera, y además la más fácil y económica de conmemorar dignamente aquella fecha, era abriendo una gran puerta en la muralla” (Lemaitre, 1982a: 27). Aquella puerta -que arquitectónicamente fue una enorme brecha que medía veinte metros de largo- fue bautizada Puerta García de Toledo en honor a uno de los nueve mártires fusilados por Pablo Morillo en 1816. En medio del inclemente sol novembrino, una lujosa procesión se dirigió a aquel sector de donde se suponía ocurrió el fusilamiento cien años atrás, para inaugurar y bendecir con agua bendita la nueva puerta de acuerdo al contenido del programa de las fiestas del Centenario del Fusilamiento del veinticinco de Noviembre de 1916 (AHC. La Época. 23 de Febrero de 1916).

Para los dirigentes, esta obra no revestía trascendencia pues lo que se hizo fue “ligar a una mejora urbana de tanta importancia, la memoria de uno de los fundadores de nuestra libertad” (AHC. El Porvenir. 11 de Enero de 1916). Además, el beneplácito de las autoridades se acogía a las decisiones que tomó la casa de ingenieros Pearson and Sons, firma londinense contratada por el Gobierno Nacional para realizar, de acuerdo a la Ley 77 de 1912, la modernización y el saneamiento portuario y algunas obras de embellecimiento, ornato y planeación urbana que indicara el futuro sistema de desagües, cloacas y alcantarillados, macadamización de calles, instalación de redes de alumbrado eléctrico, entre otras obras adicionales (Guerrero, 2008: 125).

Dado el alto costo financiero difícil de sufragar por el Gobierno, que fue de “767.378 libras esterlinas, la firma de ingenieros realizó un presupuesto alternativo que contenía las “obras más esenciales y de vital importancia”. En este listado alterno, que incluía el dragado y alumbrado de la bahía interna, la instalación de boyas luminosas, la escollera de El Cabrero y la construcción de la estación de cuarentena (Guerrero, 2008), se hallaba el “arrasar las antiguas murallas como lo indica el plano número 25” (AHC. El Porvenir 27 de Septiembre de 1917). Uno de los ingenieros Edward Moore, quien se encargó del levantamiento de los nuevos planos junto a las recomendaciones para el ornato y embellecimiento de la ciudad, fue quien propuso la urbanización de La Matuna y la “demolición de todo el tramo de murallas existente entre la Boca del Puente y el baluarte de San Pedro Mártir, que, a parte de su deplorable estado sanitario, impedirían la fácil comunicación entre la ciudad antigua y la urbanización propuesta” (Lemaitre, 1982a: 26).

Eduardo Lemaitre manifestó en algún momento que, es probable que Edward Moore haya tomado esta decisión actuando persuadido e influenciado para que ratificara ante el Gobierno Nacional y dejara evidencia mediante un plano, de lo útil que serían los derribos. “Es probable que el señor Moore actuara a este propósito muy presionado por los dirigentes locales, los cuales ya habían decidido que el cáncer podrido se extirpara de raíz” (Lemaitre, 1982a: 27). Las palabras que ambos ingenieros dirigieron a la población, con inmenso pesar y dolor, fueron las siguientes:

Tenemos que pedir excusas, muy especialmente a los cartageneros por habernos permitido tocar las antiguas murallas construidas por los españoles; comprendemos perfectamente el interés histórico que tienen y sol por considerar este sacrificio necesario, y muy provechoso para la salubridad pública, hemos podido resolvernos a recomendar su demolición parcial. La casa conceptúa, que deben demolerse las murallas comprendidas entre el Monumento a la Bandera y la Puerta del Paseo de los Mártires y de aquí a la Puerta de Santa Catalina; quedando en pie desde el Monumento a la bandera hasta la muralla del faro y de aquí hasta la puerta de Santa Catalina, esto es, todo lo que está frente al mar. Se destruye pues solo las que separan a Cartagena del barrio de Getsemaní (AHC. El Porvenir. 27 de Septiembre de 1917).

La no ejecución de este proyecto, debido al advenimiento de la Primera Guerra Mundial y la escasa disponibilidad de recursos por parte del estado colombiano (Guerrero, 2014: 85), motivaron a las autoridades a llevar por si mismas las obras sin contar con una ley o autorización que le respaldara. Ante la inconformidad civil, la autorización fue remitida

al sucesor de Rodríguez Diago, Enrique Arrazola luego de haber solicitado al Ministro de Hacienda, Tomas Suri Salcedo, los derribos para rellenar con los restos de materiales el Parque del Centenario. “Estudiada la solicitud hecha a ese Despacho por el señor Alcalde apoyada por usted en el oficio que contesto, este Despacho está en un todo de acuerdo con la eliminación del lienzo de muralla comprendido entre la puerta ‘García de Toledo’ y la del ‘Boquete’ y autoriza la obra” (Gaceta Oficial. 03 de Mayo de 1917. Oficio N° 570 del Ministerio de Hacienda).

Lo que observamos, tanto en la petición como en la autorización concebida es que, desde el plano económico y administrativo las obras contaron con el apoyo de las distintas y variadas administraciones públicas, lo que incluye a alcaldes, gobernadores, académicos, demócratas y cartageneros influyentes (Bossa, 1975: 8). Las fortificaciones de la plaza y la bahía escapaban legalmente del dominio del Municipio, esto hacia que, dicha entidad acudiera a la Asamblea Departamental para que ejerciera presión ante el Gobierno Nacional, en especial, ante los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas que se encargaban de la disposición de los bienes nacionales. No obstante, para Meisel Roca ciertas veces los ministros tomaron decisiones apresuradas y presionados sin los debidos requerimientos legales, esto se explica en parte porque, al provenir de otras regiones y ciudades desconocían las realidades socio-económicas de donde emergían muchas de las peticiones (Meisel, 2012).

Imagen 11

Panorámica después de los derribos donde se observa los cimientos de la muralla



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

Con la orden firmada por el ministro, mas no por el presidente, el Municipio contrató los servicios de Benjamín Puche para que suministrara -¿derribara?- quinientos metros cúbicos de las murallas (AHC. Acuerdo Municipal N° 33 de 1918). Como el Municipio no tenía los recursos fiscales para llevar por si misma ni contratar una obra tan costosa teniendo en cuenta las dimensiones físicas de aquellas murallas, resolvió que fueran los reclusos de la Penitenciaría, previa concertación con el Director, quienes realizaran una parte de la extracción de piedras para así evitar mayores gastos y por el contrario, retribuir algunas ganancias “quedando en beneficio del Fisco Municipal, como se puede ver, la suma de nueve mil cien pesos oro” (AHC. La Época. 14 de Febrero de 1918).

También se concedieron permisos a personas particulares para que sacaran toda la piedra y arena que necesitasen. Aunque en un principio el Municipio les impuso por condición destinarles el cincuenta por ciento del material que extrajeran para las obras públicas, estos “desistieron casi enseguida, por serles perjudicial a sus intereses”, razón por la que finalmente se otorgaron una serie de permisos sin condición alguna para estas personas y sin retribuciones para la municipalidad. Esta situación generó un verdadero caos y desorden, una especie de incertidumbre cuando se empezó extraer piedras más allá de los límites conferidos por la autorización. Un ciudadano se preguntaba a sí mismo: “si la autorización del Ministro de Hacienda era solo de la puerta ‘García de Toledo’ a la puerta del Boquete, por qué se permitió que se destruyera mayor espacio” (AHC. 28 de Septiembre de 1918).

En el afán demoledor, y existiendo ya de por medio un negocio del que se lucraban a la vez Municipio y contratista, la labor destructora rebasó pronto el punto final autorizado, también arbitrariamente, por el gobierno nacional, y saltó la puerta del Boquete para avanzar sobre los baluartes de San Andrés y San Pedro Mártir; y no siendo esto suficiente, se atrevió el señor Puche a clavar su piqueta en dirección contraria sobre el flanco del baluarte de San Pedro Apóstol, que prácticamente colinda con la Boca del Puente, de modo que casi toda aquella zona quedó arruinada (Lemaitre, 1982a: 28).

No solo se ha demolido hasta la antigua puerta del Boquete, sino mucho más allá, hasta la primera subida de San Pedro Mártir; y de la Puerta García de Toledo hacia el Reloj Público se ha continuado la destrucción, debiendo evitarse que se prosiga porque a más de no haber autorización para ello, no debe olvidarse que en esa parte de fijo una placa de mármol en recuerdo de nuestros próceres, y ese sitio debe conservarse” (AHC. La Época. 27 de Septiembre de 1918).

El panorama de La Matuna cambió irremediablemente con la realización de las obras y no precisamente para bien, todo lo contrario, las malas condiciones higiénico-sanitarias

persistían con añico luego que el sistema de alcantarillado se obstruyese a causa de la arena, piedras y basuras que se hallaban en el entorno. “Montones de escombros por todas partes, pilas de tierra aquí y allá, obstrucción de la vieja alcantarilla y la descomposición de las aguas allí estancadas, violentas desigualdades del terreno, porque todo eso ha traído la suspensión del pedazo de muro que ya estaba al terminarse” (AHC. Diario de la Costa. 17 de Agosto de 1920). Habían quejas del mal proceder y la actitud indolente del Gobierno Nacional al permitir que el Municipio liderara una obra contra el patrimonio de los/as cartageneros/as.

Toda la muralla que limitaba la plaza de Carnicería derribada para darle mayor amplitud a esa plaza y a la de los Mártires, no ha dado por resultado sino arrancar las piedras y dejar las montañas de tierra que formaban parte de las fortificaciones [...] Las montañas de tierra negra que han quedado en pie ofendiendo la vista de los cientos de personas que a diario transitan aquellos sitios, le ha dado a estos el aspecto de ruinas no históricas sino pregoneras de nuestro modo de ser alocado, fallo de orden, enemigo de la estética de la cual nos pregonamos amantes decididos. Y la demolición sigue y los montones de tierra aumentan, y el aspecto desastroso de toda esa parte de la ciudad toma proporciones desagradables, con más los fangales que se forman con las lluvias y además la obstrucción de la vía pública (AHC. Diario de la Costa. 26 de Septiembre de 1918).

Los derribos de murallas no cumplieron con el objetivo argumentado por los dirigentes locales porque, aunque parezca inverosímil, fueron argumentos elaborados y utilizados ante la opinión pública que pretendieron caracterizar un problema que bien podría ser resuelto de otro modo. Evidentemente, había otros intereses no expuestos por la prensa local y que la ciudadanía empezaba a percibir. Fue en este momento cuando la prensa y los periodistas bogotanos se involucraron en el tema, justo para reprobar la desaparición de las reliquias coloniales, hacer un llamado a los/as cartageneros/as para que asumieran la conservación de su patrimonio y poner de relieve los intereses y beneficios de quienes apoyaban los derribos. Tanto, que fueron los médicos Miguel Jiménez y Alfredo Ortega, quienes denunciaron, por medio de reportajes publicados en los periódicos capitalinos, las intenciones del Municipio (AHC. Diario de la Costa. 23 de Marzo de 1918). A partir de este momento, las denuncias se intensificaron siendo la prensa local la encargada de su divulgación y posterior refutación.

EL NUEVO TIEMPO. Publica en sus últimas ediciones varias vistas de las murallas de la Heroica Cartagena, acompañado de un brillante artículo histórico, el cual termina denunciando ante la opinión sensata del país la destrucción de ellas, so pretexto de unir el centro de la ciudad con los barrios extramuros. El periódico citado hace una

excitación a la Academia Nacional de Historia para que dé pasos en el camino de asegurar la conservación de esas reliquias, que para Cartagena solo representan una mina inagotable de buena piedra y buenos cimientos (AHC. La Época. 27 de Febrero de 1918).

EL HERALDO publica hoy un artículo sobre ese tema, y en parte dice así: Consentirá la ciudad que la arrogancia de sus muros siga transformándose en macadam de las carreteras burguesas y en relleno de zanjas? [...] Además, se tacha a las autoridades de irrespetuosas a la Ley, porque las murallas por disposición de carácter legislativo, son consideradas como monumentos nacionales, y sin embargo, hoy están a merced de dos o tres propietarios de influencia que quieren tener campo libre para especulaciones (La Época. 01 de Marzo de 1918).

EL TIEMPO [...] Dice la prensa cartagenera que el calor de aquella ciudad es algo nunca visto. Con este motivo crece allí el deseo de que se derrumbe parte de los murallones, lo cual sin duda, bajara algo la temperatura dentro de la ciudad. Nosotros creemos que hay otra clase de medios para alcanzar el mismo resultado, como sembrar árboles en todas las calles a fin de procurar un sombrío refrescante y bienhechor, lo cual, entre otras cosas, traería también algo en beneficio de la estética urbana; pero en ningún caso deben tumbarse esas murallas que históricamente es la primera ciudad de América, y así lo reconoce todo aquel que la visita; porque Cartagena es una ciudad colonial por excelencia, plagada de testimonios vivos de lo que fue la vida en aquel entonces, y la ruina de sus murallas acabaría con uno de los monumentos históricos más bellos y atractivos con que cuenta el nuevo mundo (AHC. El Porvenir. 24 de Mayo de 1918).

El periodo de mayor efervescencia fue de 1918 a 1924, puesto que marcó el principio de la intervención periodística regional y nacional aunque claro, es de suponerse que hubo quienes se mostraron conformes o expectantes con lo que pasaba y no emitieron ningún comentario. La prensa local desestimaba las opiniones de sus homólogos de la capital al afirmar en más de una ocasión que, Bogotá no tenía derecho propio en la injerencia de un tema que solo le correspondía a Cartagena. Este tipo de respuestas, no solo le restan importancia a la condición histórica y patriótica del patrimonio, sino que además, los derribos son señalados de irrisorios e insignificantes si se tiene en cuenta la extensión de murallas y baluartes que superaban los kilómetros.

“Representa sino acaso la séptima parte del perímetro total del circuito amurallado; esta parte es la menos importante y su desaparición no resta nada a la majestad y belleza de lo demás, ni impedirá que el visitante se forme cabal idea de lo que fue el conjunto” (AHC. La Época. 22 de Enero de 1919). Otras respuestas que representan en gran parte el grueso de la opinión y argumentación, son en síntesis las siguientes:

Y porque hemos de sacrificar la salud de los habitantes, el ensanche de la ciudad, la belleza del conjunto y darle luz y aire a la población, tan solo por el ridículo placer de que cuatro o cinco turistas indiferentes vengan a recrearse en nuestras ruinas y tomar

vistas de paredones derrumbados de fortalezas desmanteladas y carcomidas (AHC. Diario de la Costa. 23 de Marzo de 1918).

Muy hermoso, muy bien escrito y sobre todo muy patriótico nos ha parecido el anterior artículo el cual tomamos de ‘El Tiempo’ de Bogotá; pero al leerlo comprendemos que el escrito D.S.O., o no conoce las murallas o no sabe cuál es la parte que en buena hora se está demoliendo; porq’ es parte de los legendarios bastiones que están cayendo al golpe de la piqueta, no le quita a Cartagena su título de Heroica. Es tan pequeña, que con el resto que queda en pie es más que suficiente para conservar esos monumentos históricos... (AHC. El Porvenir. 24 de Mayo de 1918).

Acaso no sabe la prensa bogotana que en Cartagena hay murallas que merecen ser conservadas como monumentos históricos y cuya demolición no podrá verificarse jamás sin pisotear todo lo q’ de grande y noble tienen los sentimientos del cartagenero? No sabe la prensa bogotana que, en cambio, hay otras murallas que por su estado ruinoso y sucio, como son las que están demoliendo, sirven más de vergüenza que de orgullo? [...] Si los periodistas bogotanos hicieran una visita a las murallas de San Pedro Mártir, el Cancel y detrás de Carnicería, ya pensarían de un modo distinto. Hay que conocer bien lo que se va a escribir para no convertir las columnas en un erradero” (AHC. La Época. 01 de Marzo de 1918).

En ese sentido, de acuerdo a lo expresado por Jorge Blanco y Giovanni Salcedo (2012), fueron los grupos hegemónicos quienes convirtieron el espacio urbano en un espacio de manifestaciones, corrientes ideológicas, conflictos y confrontaciones durante el periodo de la modernidad. No obstante, idealizaron y construyeron espacios públicos y privados que avalaran su poder como grupo económico y afianzara su personalidad dominante. Tanto así, que una muestra de tales logros lo representan el urbanismo y la arquitectura que bajo sus formas, diseño y planificación refleja la identidad, los logros y aspiraciones de quien lo concibe (Solano, 1998: 67). Sobre los terrenos existieron cierta cantidad de proyectos urbanísticos que no solo procuraron expandir la traza, como escuetamente lo formuló la historiográfica clásica, pues también pretendió gestionar y transformarlo en una centralidad capitalista con bienes y servicios dirigidos al consumo.

La ciudadanía bien percibió estos intereses de trasfondo, escuchaba los rumores que lo pretendido en el sector no solo consistía en mejorar las condiciones higiénico-sanitarias. “¿Qué hay en el fondo de todo esto? ¿Será verdad lo que se murmura por lo bajo? ¿Quién se atreve a decir lo que hay?” (AHC. Diario de la Costa. 30 de Julio de 1918). El pesimismo y la desconfianza se tomaban a la población, quien incrédula ante la expansión urbana y la higiene pública, cuestionó las verdaderas intenciones de la obra cuando aseguró que los motivos eran puramente comerciales y privados. El progreso y

la higienización eran igual de falsas como los políticos y autoridades que engañaron a la población con ideas mal infundadas.

Muchas ciudades del mundo desearían tener lo que nosotros tenemos y que, como las murallas pero de modo inverso, vamos destruyendo para acrecentar los predios limítrofes de los particulares con egoísmo que se oculta bajo el señuelo de la higiene (AHC. El Porvenir. 06 de Julio de 1923).

Quien ha tenido poder suficiente para mandar demoler los muros de la Heroica. Asombra saber que ahora un Ministro, después otro, pero nunca el de Guerra, han dado el permiso para la obra destructora. Las murallas de Cartagena son una fortaleza nacional y son un bien nacional de carácter militar. Su demolición sin formula ni orden alguna de autoridad competente es un verdadero atentado. (AHC. Diario de la Costa. 04 de Marzo de 1924).

Se dice que el derribo de las murallas en el frente de la Plaza de la Carnicería y a lo largo de la Calle del Cancel, obedece a imperiosas necesidades urbanas. Esto no deje de ser una excusa tonta...” (AHC. Diario de la Costa. 29 de Septiembre de 1920).

La piqueta increíblemente continúa su obra de destrucción y profanación. Ayer fueron tramos de murallas que la higiene pedía que cayeran para que penetrara la luz y el aire libremente; hoy se cede ante conveniencias relativas y nunca enunciadas (AHC. El Porvenir. 06 de Julio de 1923).

Las autoridades fueron acusadas de irrespetuosas y carentes de patriotismo más aun cuando se escucharon rumores de que el baluarte de Santo Domingo, el más grande del conjunto amurallado ubicado frente al Mar Caribe iba a ser demolido. “Estas reflexiones no las ha sugerido el saber por la lectura de algún diario local, que se tiene el empeño de derribar parte de la fortaleza de Santo Domingo, para comenzar, y tal vez no acabar, una obra quizás hacedera por otros lados” (AHC. Diario de la Costa. 24 de Marzo de 1920). Aunque la demolición del conjunto amurallado fue suspendida a mediados de 1920 por el Ministro de Gobierno Luis Cuervo Márquez, las actividades se reiniciaron a finales del mismo año cuando el Consejo mediante la intromisión del gobernador Gerónimo Martínez pidió “solicitar respetuosamente al señor Ministro de Gobierno permiso para llevar a cabo la demolición de lo que queda en pie de la muralla [...] y emplear los materiales en arreglo de la citada alcantarilla como medida de higiene pública” (AHC. Gaceta Municipal. 20 de Junio de 1920). De acuerdo a una publicación del Diario de la Costa, las partes que quedaban por demoler eran las siguientes:

Según ese proyecto deben ser derribados aun los pedazos de muralla siguiente: los paredones que restan de la muralla desde el edificio nuevo de los Teléfonos hasta la

Puerta izquierda del Reloj Público, inclusive el viejo edificio de los Teléfonos, y desde el edificio de la Alcaldía hasta el de la Agencia Postal, y el pedazo desde la esquina de la calle del Cancel hasta la subida del baluarte de San Andrés, en el que se comenzara un paseo elevado (AHC. Diario de la Costa. 30 de Noviembre de 1920).

Mientras esta segunda autorización era gestionada, los derribos siguieron ante la mirada perpleja de muchos. Algunos se preguntaban, “autorizó el Municipio esta destrucción inconsulta y abusiva puesto que no hay autorización para hacerla? ¿Quién ha ordenado esa medida arbitraria, y con qué objeto? Protestamos enérgicamente contra esta medida que no tiene justificación” (AHC. Diario de la Costa. 29 de Octubre de 1923). Los derribos demostraron que las ambiciones de las autoridades y elites de poder no tuvieron límites durante la “modernización” de los espacios, al pretender sus propias ideas y proyectos lejos del resto de la población. Una población que estaba al margen, que permaneció siempre expectante ante la llegada del progreso, un progreso que no era para ellos, un progreso donde no estaban invitados. Este fue el inicio de una ciudad excluyente y privatizada, que tomaba sus decisiones en detrimento de la voz del pueblo.

Durante varios años, bajo las administraciones departamentales de los Gobernadores Martínez Aycardi, Román y parte de la de D. Vicente Martínez Recuero y de los Alcaldes que subsiguieron a D. Enrique Grau, los señores Amador y Cortes, Rafael Calvo Pardo, Pablo M. Ramos, Manuel Padrón y Rodrigo Sánchez, esto es desde 1918 hasta 1924 no hubo más remedio que seguir demoliendo, o, mejor dicho desembarazándose de las ruinas y los escombros y del terraplén que había quedado desde los primeros momentos de la catástrofe” (Lemaitre, 1982a: 24).

La controversia ejercida por la ciudadanía se reflejó en la conformación de juntas de conservación patrimonial, siendo la más importante la Sociedad de Mejoras Públicas.¹² Esta junta fue convocada por la Cámara de Comercio de Cartagena en el año 1924, a propósito de la llegada de los primeros turistas, “con el fin de impedir la ejecución de acuerdos del Consejo que pretendían la eliminación de murallas y fortificaciones por considerarlas estorbo para la expansión de la ciudad” (Casas, 1994: 41). Los intereses de la CCC por las murallas tienen una explicación; avistaban las fortificaciones como una estrategia para el desarrollo de la actividad turística en Cartagena. Además, fue el alcalde Vicente Martínez la primera autoridad que manifestó públicamente en 1924, que las murallas y castillos coloniales eran joyas históricas que debían conservarse para las futuras generaciones.

¹² De ahora en adelante SMP.

Vicente Martínez proponía la formulación de un proyecto de ley asistido por la Cámara de Representantes que protegiera a los monumentos y que fuera la Guarnición del Ejército quien los protegiera por tratarse de defensa militares. (AHC. Diario de la Costa. 09 de Mayo de 1924). La puesta en marcha de una reglamentación legislativa dio sus frutos cuando la Cámara del Congreso aprobó la Ley 32 de 1924 que destinaba diez mil pesos para la conservación y reparación de los monumentos al igual que el ornato y embellecimiento del puerto. Dicha ley, posteriormente modificada por la Ley 94 de 1945, autorizaba y encargaba a la SMP dar cumplimiento a lo anteriormente expuesto. La ley, decretaba en su artículo número siete: “Prohíbese en absoluto la demolición de las murallas, castillos y demás fuertes de la ciudad de Cartagena, y ninguna autoridad podrá autorizarlo (Congreso de Colombia. Ley 32 de 1924). La conservación ha sido una obra de la sociedad civil y la empresa privada (García-Canclini, 2004), siendo esta última la más interesada en conservar muestras testimoniales de valoraciones estéticas atractivas para el capitalismo y la empresa turística (LeGoff, 1989: 19).

CAPITULO IV

INTERESES ECONÓMICOS PÚBLICO/PRIVADOS: DEMOLER PARA APROPIAR, PROYECTAR Y CONSTRUIR

Los baluartes de San Pedro Apóstol, San Andrés, San Pablo y San Pedro Mártir en la distribución del trazado colonial

El centro histórico-monumental de Cartagena de Indias se identifica por la distribución de su trazado urbano-militar, distintivo que obedeció a la salvaguarda y protección del puerto enclave comercial y minero durante la colonización española entre los siglos XVI y primera década del XIX. Rodeada de murallas, castillos y cañones, la economía colonial del recinto giraba en función del tráfico portuario, situado en una esquina del inmenso Mar Caribe, previo montaje de una guarnición que perfeccionase el sistema. Esta condición militar le mereció el título de “Reina de las Indias” y “Llave de las Indias”; adjetivo colonialista que designaba la conquista imperial ultramarina sobre el puerto y la plaza fuerte, es decir, el control sobre los espacios. Pero sobre todo, fue un reconocimiento al heroísmo y grandeza que desempeñaron las fortificaciones frente a los cañones y bombardas de las fuerzas enemigas que rondaban las costas del Caribe, epicentro de una intensa actividad comercial y contrabandista.

La amenaza creciente de las flotas inglesas, holandesas y francesas, que buscaron sus propios enclaves portuarios en la región caribeña (Jamaica, Curaçao, Guadalupe) unida a la expansión de la piratería y los bucaneros alentadas por las campañas de corso organizadas por los ingleses con sir Francis Drake signarían los crecientes requerimientos de defensa y las altas inversiones en fortificación de los puertos hispanoamericanos (Gutiérrez, 2005: 25).

Lograr la eficiencia del perfil castrense no era tarea fácil para la arquitectura de la guerra en una ciudad que movilizaba la defensa y comunicación territorial con el virreinato del Perú, colonia que ostentaba los mejores yacimientos de oro y plata en el sur del continente. Pese que Cartagena no poseía yacimientos mineros de importancia a excepción de las mimas del Sinú, que existieron hasta que su fundador Pedro de Heredia y las huestes conquistadoras las saquearon, su gran atractivo consistió en la ubicación de su puerto, convertido durante los tres siglos de colonización en el mejor enclave comercial del Caribe y Suramérica dada su vinculación y dinamismo portuario hacia el Mar Caribe, punto neurálgico del embarque interoceánico con Panamá y ruta de entrada y salida del comercio mercantil y esclavista en el virreinato de la Nueva Granada. El

puerto fue una instancia de desarrollo comercial liado a una economía-mundo (Solano, 2010) con puntos de intercambio y comunicación de sus embarcaciones y mercaderías con el Caribe y el mundo andino.

La ciudad fundacional, ubicada sobre un islote marino, fue fortificada según las particularidades topográficas del terreno y los accidentes geográficos de la bahía pese a las condiciones adversas de la naturaleza que entorpecían la permanente colonización: inexistencia de fuentes hídricas aptas para el consumo, condiciones hostiles de un clima caluroso, agobiante vegetación manglar y carencia de materiales de construcción aun cuando no se habían descubierto las canteras de piedra en las islas de Barú, Tierra Bomba y alrededores en el siglo XVI. Luego que el juez de residencia Juan de Vadillo perpetrara el primer ordenamiento espacial entre 1537 y 1567 con la delimitación y adjudicación de parcelas y trazado de las calles centrales “causando gran escándalo pues en las zonas caribeñas para evitar el calor y siguiendo la tradición musulmana, las vías urbanas se construían estrechas y a veces retorcidas” (Borrego et al. 2010: 188), el Consejo de Indias determinó, después del ataque del corsario inglés Francis Drake en 1586 que era indispensable la planeación del trazado militar.

La labor, que tuvo por protagonistas a cientos de artesanos y esclavos africanos (Solano, 2013) que con sangre y azotes, esfuerzo sobrehumano y largas jornadas de faena edificaron piedra a piedra las monumentales obras, fue planificada por Bautista Antonelli (Ver Imagen 13); ampliada, construida y reforzada por Francisco de Murga y Cristóbal de Roda y concluida y perfeccionada por Juan de Herrera y Sotomayor y Antonio de Arévalo. Pese que fueron varios los intentos por reforzar el sistema, que dependía de la frecuencia e intensidad de los ataques piratas los proyectos de Roda y Murga marcaron un hito en el esquema del espacio militar al expandir el recinto hacia el norte, levantar la cortina perimetral y concebir las obras de defensa de Getsemaní, sin aludir a las obras que diseñaron para la bahía y el Mar Caribe. De hecho, el itinerario militar concibió la defensa de la bahía, los bordes marítimos y los puntos propensos a una invasión por tierra ya fuera por el lado este de Getsemaní o el sector norte por las inmediaciones del sector El Cabrero.

Bajo este proyecto fortificador los baluartes de San Pedro Apóstol, San Andrés, San Pablo y San Pedro Mártir y su fuerte artillería conformada por más de cincuenta cañones, fueron planificados y construidos con el objetivo de lanzar fuego ante una

posible toma por tierra del arrabal Getsemaní o del castillo de San Felipe. De hecho, el recinto fue concebido civilmente bajo dos “ciudades” -aunque fuera una sola- por estrategia militar y condiciones anegadizas del terreno. Característica urbana que permaneció indeleble durante la colonia y el periodo republicano hasta que a principios del siglo XX las murallas que se interponían a la conexión de ambos barrios fueron demolidas.

Imagen 12
Plano elaborado por Bautista Antonelli en 1595



Fuente: Rodolfo Segovia Salas (1987).

Durante la colonia, se fortificó y aisló espacialmente bajo la forma de un “corral” los barrios La Catedral, La Merced y Santo Toribio. “Su figura se acerca a cuadrilonga; y es su fortificación por los tres lados de pequeños baluartes a la antigua, y por el que mira al mar, de algunos ángulos salientes y entrantes, que son los que forman su muralla” (Blanco, 1971: 125). En su interior se hallaban el centro del poder político, económico y religioso, las residencias de las autoridades civiles y eclesiásticas, las familias criollas, peninsulares y mestizas con su servidumbre esclava y los principales espacios de socialización como las plazas de la Aduana, Yerba e Inquisición. A escasos metros de distancia y separada por un puente de madera estaba Getsemaní, arrabal de los negros libres y esclavos, pardos, criollos ilegítimos, artesanos y contrabandistas -posterior cuna de la primera independencia de Colombia- cuya forma abaluartada asemejaba una media luna siguiendo la línea de las calles el Arsenal y Pedregal.

Entre ambas ciudades eran evidentes las oposiciones socio-económicas al igual que urbanas y demográficas, transversalizadas por la segregación y desigualdad racial,

género y religión. “El proceso de colonización se apoyó en una fuerte convicción de segregación racial y étnica fundamentada en ideas religiosas y otras provenientes de la propia ciencia que avalaban la idea de superioridad de la raza blanca y europea con el apoyo de una iglesia con gran poder social y económico y con intereses económicos concretos en los territorios conquistados” (Peredo, 2004: 10). Los economistas Meisel y Aguilera brindaron una aproximación demográfica del recinto donde “el 70% de la población se ubicaba en el recinto amurallado mientras que el 30% restante vivía en Getsemaní, que era el barrio de los sectores populares de la ciudad” (Aguilera y Meisel, 2009: 27).

Ambas ciudades estaban separadas por un cerco de murallas -San Pedro Apóstol, San Andrés, San Pablo y San Pedro Mártir- y un terreno bajo anegadizo salpicado de manglares de veinte mil metros cuadrados (Urueta y Piñeres, 2011). Pese estar aisladas estaban conectadas en su parte más angosta por el puente o explanada de San Francisco. “Se constituía así un respetable circuito muy ajustado a las exigencias del arte militar, que cobijaba las dos islas cartageneras al amparo de solidas murallas y al que protegía un amplio y profundo foso húmedo natural” (Segovia, 1987: 58). Carmen Borrego, reconocida historiadora americanista, ha señalado que fue tanta la necesidad de conectar las dos “ciudades” que la explanada se convirtió en la primera obra pública ejecutada por las autoridades, puerta de acceso al centro del poder colonial (Borrego, 1983: 22).

El puente de San Francisco desapareció una vez que el área anegadiza se rellenó a finales del siglo XVII y dio paso a una pequeña plaza comercial con treinta y siete tiendas de calicanto destinadas a las ventas de alimentos, destruidas en la reconquista de Pablo Morillo en 1816. Una vez ocurrido el desmonte del puente, los terrenos lograron un rol pausado pero contundente en la re-distribución del trazado cuando en el extremo norte se situó por asuntos de higiene y salubridad, el matadero público de reses. Es casi imposible realizar un esbozo detallado de las condiciones históricas que enmarcaron el diseño y consolidación del cordón amurallado de San Pedro Apóstol, San Andrés, San Pablo y San Pedro Mártir dada la inexistencia de fuentes documentales y nula memoria histórica y tradición oral.

La historiografía clásica, que enalteció las condiciones militares de Cartagena durante la colonia, omitió tal vez por intención o por intereses políticos, información muy valiosa sobre el proceso de construcción de las murallas de la cual son objeto la

presente investigación (Zapatero, 1979) (Dorta, 1988) (Lemaitre, 1983). Al buscar explicaciones del porqué de dicha situación encontramos que esta historiografía ha engrandecido aquellas fortificaciones que por su ubicación y aspectos arquitectónicos resultan más imponentes y majestuosos en el escenario urbano y por haber jugado un rol militar destacado frente a los ataques de piratas y corsarios.

De modo que, se posee una amplia información histórica de los castillos San Felipe y San Fernando, los baluartes de Santo Domingo y Santa Catalina, fuerte del Pastelillo y escollera de Bocagrande que, de las murallas y baluartes objeto de la presente. Las nuevas investigaciones deben brindar una discusión histórica de esta parte de la ciudad poco estudiada, caída en el olvido. Pese que estos silencios son renuentes en la historia urbana de Cartagena, se han logrado obtener algunas pocas apreciaciones a partir de la información contenida en los diarios y las memorias publicadas por los viajeros y visitantes que llegaron a la ciudad desde mediados del XIX. Por su posición diagonal al puerto y de frente a la estación central del ferrocarril -principales puntos de embarque y desembarque de pasajeros -las murallas de la plaza de la Independencia como se denominó desde 1816 con la ejecución de los mártires de la Independencia por Pablo Morillo frente al baluarte de San Andrés- eran el primer escenario que todo visitante apreciaba una vez que entraba al perímetro de la plaza fuerte.

Al menos, esa fue la apreciación de Pedro Peña en 1912, agente comercial y subsecretario de Obras Públicas quien al emprender en viaje de supervisión de obras, lo primero que pudo observar una vez desembarco del muelle fueron las proporciones del gran paredón colonial que rodeaba la plaza.

Desde el muelle les conduce a la ciudad un ramal del ferrocarril, y llegando a la estación se encuentran por primera vez frente a frente con la imponente muralla que encierra la ciudad antigua entre gigantesco anillo de granito, cuyos baluartes inmovibles fueron testigos de inenarrables hecatombes y épicas proezas de valor y estoicismo. Aquel relato, por más que lleva el sello de la más absoluta verdad, hace pensar en luchas inverosímiles y en fantásticas leyendas [...] No es posible mirar a otra parte desde quien la ve por vez primera ha llegado al pie de sus baluartes, y por movimiento involuntario se busca la primera rampa que del interior de acceso a ella, y se llega a la cima” (Deavila y Guerrero, 2011: 316).

Fue tanta la simpatía y el asombro que le generaron estas murallas, que en un recorrido a caballo realizado a los pocos días de haber llegado anotó entre sus memorias el nombre de cada baluarte junto al número de cañones que poseía previa indicación del guía. “El guía va diciendo el nombre de los baluartes que de trecho en trecho se van

encontrando e indica el número de cañones -antaño poderosos- con que cada baluarte fue dotado: *San Pedro*, con 15 cañones; *San Pablo*, con 12; *San Andrés*, con 13, *San Pedro Mártir*, con 12” (Deavila y Guerrero, 2011: 317). Otra de las descripciones realizadas estuvo a cargo de José Urueta en 1886 quien detalló algunas especificidades de estos muros al vincularlos con la modernidad económica y señalar su posición dentro de la plaza de la Independencia. Sobre el trazado realizado por los españoles, indica que,

Es de inferirse que los españoles, con el fin de hacer más fácil la comunicación del arrabal con la ciudad, rellenaron primero la parte de la plaza comprendida en el triángulo formado por una línea recta oblicua que, partiendo de la Boca del Puente fuera a terminar a la esquina de la calle de la Media Luna, luego por la línea de casa que va de esta esquina hacia San Pedro Mártir, y de ahí por el antiguo, caño de San Anastasio hasta la Boca del Puente, pues en ese espacio hubo una serie de casas, muchas de ellas de cal y canto, que fueron mandadas derribar en 1815 (Urueta, 2011: 40).

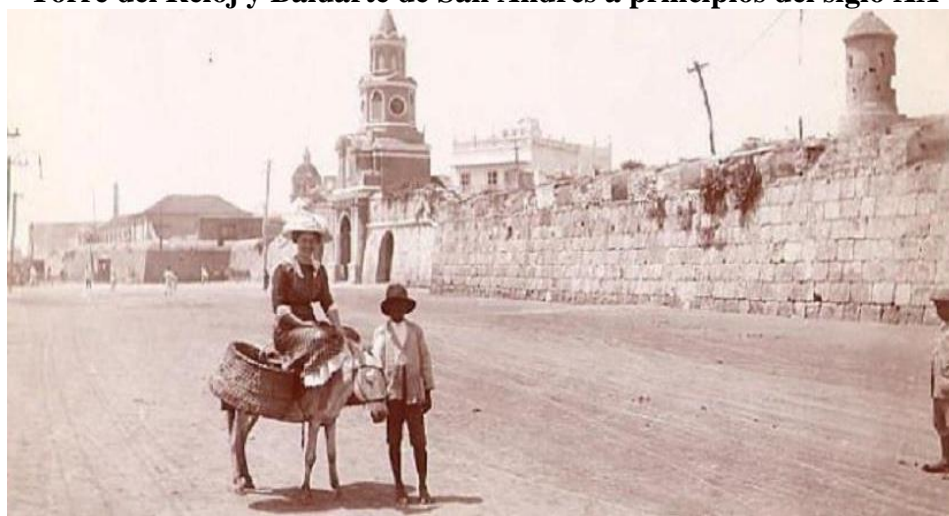
Control del espacio: Ubicación, expansión, ornato y embellecimiento

Las defensas militares han desempeñado un rol determinante, más no circunstancial, en la representación y planificación tanto que ha ayudado a fijar la cotidianidad, expansión y el desarrollo de la ciudad (Marchena, 2001), indistintamente del tiempo histórico en el cual se despliega. Esta posición permaneció aferrada durante la modernidad de finales del siglo XIX a dos corrientes ideológicas yuxtapuestas que concebían desde distintas perspectivas los sueños e imaginarios e ciudad. Las representaciones concebidas distan entre una postura del hispanismo y el romanticismo francés, filosofías que pretendieron mantener el “imperio espiritual de España sobre América al “mantener unido en lo intemporal aquello que ya se [había perdido] en lo temporal” (Granados, 2005: 6) y los monumentos históricos como una parte de la unidad y la vida social en la construcción de los estados nacionales. Por el otro, una postura modernista, que anclada en la lógica y la razón, aumentaba la economía y la productividad por medio de la urbanización, la higienización y moralización.

Los derribos fueron concebidos y gestionados desde el momento en que el enfoque económico predestinó por beneficio público y privada estos espacios y no precisamente por la utilidad de la higiene y la salubridad. Sin desmeritar los alcances del discurso higiénico-sanitario en beneficio del comercio local/nacional/internacional, los derribos obedecieron a otras lógicas donde la inversión particular y los intereses en

la capitalización del espacio primaban por encima de los beneficios de la población. Para ello, es necesario plantear una caracterización socio-económica del emplazamiento espacial en el que se hallaban ubicadas las murallas a fin de determinar la trascendencia rentable que tenía para el Municipio, empresarios e inversionistas. Por ende el espacio “no solo constituye una insoslayable proyección en el tiempo, sino que aparece también como ámbito y objeto de estrategias políticas e intereses económicos” (González, 1998: 305).

Imagen 13
Torre del Reloj y Baluarte de San Andrés a principios del siglo XX



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

El interés por estas murallas en particular fue en aumento a medida que la plaza de la Independencia se fue convirtiendo en el epicentro de la vida pública extra-muros y lugar de las actividades sociales, comerciales y culturales más importante de Cartagena luego que la llegada del ferrocarril ayudara a fortalecer el sector. Esta futura centralidad urbana estaba condicionada Henrique Román por su localización céntrica de libre acceso y acumulación de servicios y actividades. “Se trata de un terreno colocado en el centro más importante de la ciudad y que en un futuro no lejano ha de ser muy valioso e importante” (AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 20 de Septiembre de 1925). Tal versión es igualmente sostenida por Álvaro Casas cuando sostiene que la expansión tuvo lugar en el espacio inmediato a las murallas, con la edificación progresiva de los inmuebles en el área céntrica de la plaza de la Independencia (Casas, 1994), conocida a principios del siglo XX por la Matuna.

Las fortificaciones de la Matuna hacían parte de un circuito de articulación e intercambio socio-económico dado su inmediatez a las actividades comerciales del puerto y el mercado público. Para Solano (2003), el puerto y el mercado eran una matriz macro-económica que poseía micro-espacios de articulación situados en distintos sitios del centro histórico que no necesariamente eran el muelle de la Machina y el edificio del mercado público. Uno de esos lugares lo conformaban las distintas plazas del comercio sectorial informal adosadas al pie de las murallas de la Matuna de gran afluencia y circulación dado los productos de primera necesidad que se transaban.

Bajo el contexto histórico del capitalismo comercial emergió la idea de derribar parte de las murallas como mecanismo para aperturar y proyectar las plazas existentes con construcciones destinadas a satisfacer las demandas e inversiones de los grupos más influyentes en la tercerización de la economía de los bienes y servicios. Esta situación no es ajena a las ideologías, intereses sociales y coyuntura económica y mucho menos, tratarse en función de la “modernización”, la higiene y la salubridad. Las pretensiones perseguidas por los derribos fueron más allá, fueron objeto de la visión utilitarista de los espacios modernos al encontrarse en el radio comercial más importante de la Cartagena decimonónica. El radio de influencia del puerto y del mercado presentaba los siguientes linderos según la tesis de Sergio Solano.

Alrededor de la Plaza de la Mar, (de la Aduana) la que articuló un cordón de plazas con funciones diversas (de la Yerba, Carnicería y Matadero), que se prolongaban hacia la plaza del Arsenal, área en la que se establecieron talleres, careneros, astilleros, pulperías y cantinas. Entre la Boca del Puente (Torre del Reloj) y la bahía de las Ánimas (Muelle de los Pegasos) se creó espontáneamente un sitio de mercado público [...] 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, 2010: 686).

Entre tanto, la llegada del ferrocarril trajo consigo una afluencia de personas y actividades comerciales/industriales que reforzaron la centralidad de estos espacios. Con respecto a la infraestructura inaugurada (locomotoras, vagones, estaciones, edificios, depósitos, rieles) y su influencia en el entorno inmediato, Álvaro Casas considera que,

Con la presencia del Ferrocarril de Calamar se transforma la estructura de este espacio urbano nuevo, en el límite de Getsemaní y el caño de San Anastacio. En el cambio de siglo se levantan allí una serie de obras que la ciudad reclamaba en el proceso de su formación espacial urbana moderna. La estación de trenes y la

línea férrea desde el camellón de la Bahía hacia el norte, construidos en el lugar donde a finales del siglo XVIII había funcionado un muelle de pilotaje, produce un fenómeno de aglomeración de actividades comerciales en el sector, con tendencia a aumentar luego de la construcción del mercado público en 1904, y otras obras de ordenamiento espacial como pavimentación de las calles alrededor del Paseo de los Mártires, existente desde 1870, y la construcción del Parque Centenario, realizadas con ocasión de las festividades de 1911” (Casas, 1994: 58).

La Matuna resultaba atractiva por su condición de flujo y epicentro comercial, mas no fue concebida para uso residencial. Las familias adineradas preferían lugares apartados del recinto -aunque los terrenos nacionales a orillas del mar y los adyacentes a las murallas fueran los más codiciados-, alejados del bullicio permanente de los vapores, trabajadores y vendedores del puerto, de las campanadas del reloj que movilizaba a los operarios industriales y estudiantes a sus jornadas y en general, espacios de mayor contacto con la naturaleza y el aire puro. Esta idea estuvo relacionada con la búsqueda de espacios libres y abiertos donde el descanso fuera, más que una ventaja, una opción de vida única. Discurso que, estuvo mediado por la popularización de las ideas médicas e higienización del entorno donde.

Imagen 14

Vista parcial del recinto histórico junto a una parte de las murallas



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena (1928).

El saber socio-cultural suponía que las ciudades portuarias como Cartagena eran más propensas a enfermedades tropicales generadas por gérmenes y bacterias por estar “encerrada” entre bastiones coloniales y un puerto perjudicial para la salud. Las familias con capacidad de adquisición optaron por residencias cercanas al mar tales como los

balnearios de Bocagrande y el Cabrero. Mientras que en Bocagrande se distinguieron por sus “preciosas casas de habitación, muchas de calicanto y de elegante arquitectura” (Urueta y Piñeres, 2011: 76) de estilo norteamericano, asfaltaron calles y macadamizó el malecón de la carrera 1ª (Samudio, 1999); en el Cabrero se levantarían casas campestres aprovechando los vientos alisios del Mar Caribe y el bosque de palmeras y almendros de la ciénaga de Juan Angola mientras que, el barrio de Manga también figura por sus espacios, predilectos por sus huertos, esteros, canales de agua ricos en flora y fauna y contacto directo con la bahía interna, quintas con jardines frondosos y árboles frutales al estilo de las villas del sur de Francia con trazado de calles, avenidas, escuelas e iglesias.

No debemos olvidar que la expansión y especulación de bienes inmuebles se dio de forma pausada pero contundente sobre el eje radial que, partiendo de la vieja ciudad, se dirigía a Getsemaní, Bocagrande, El Cabrero y los terrenos baldíos de la Matuna (Casas, 1994: 39). El único inconveniente que existía para la planificación de estos últimos terrenos era la ubicación de las murallas que impedían una conexión simétrica entre los barrios centro-periféricos y la apertura del recinto para generar construcciones al servicio de la tercerización económica. La demolición era la mejor alternativa, quizás la única, para aperturar el trazado. Al menos este fue el argumento esbozado por los comerciantes y empresarios ante la ciudadanía quien incrédula, leía los editoriales “críticos” de la prensa progresista que aclamaba la ejecución de las obras.

El discurso planteado por las autoridades argüía que los derribos contribuirían a una serie de privilegios para la población en materia de salud e higiene pública, esto con el fin de atraer a más simpatizantes a las obras que se mostraban incrédulos. Realmente, para los sectores -¿populares?- sin fortuna y capacidad adquisitiva para la compra de bienes raíces al interior del recinto, cuyo tasado financiero era superior al de los barrios periféricos, el único privilegio consistía en respirar un aire libre de bacterias y ser solo los expectantes del descredito del progreso. El objetivo de las demoliciones no fue bajo ninguna administración pública, procurar auxiliar a la población con la construcción de un barrio popular que solucionara el hacinamiento y el déficit habitacional del recinto. Antes por el contrario, ya se les empezaba a erradicar del caso amurallado por medio de la retirada de los barrios Pekín, Pueblo Nuevo y Boquetillo que durante años vivieron adosados y al pie de las murallas. Mientras que, para los sectores más acomodados que

se esforzaron por ejecutar y aplaudir las obras, ello representó la oportunidad de ver materializado sus sueños y visiones comerciales sobre estos espacios.

La población de Cartagena necesita mayor espacio y el lienzo de muralla desde el Reloj hasta el baluarte de San Pedro Mártir que divide la población y forma del centro de Cartagena una ciudadela estrecha y asfixiante, esa muralla, decimos está considerada como un obstáculo que hay que remover como una barrera que hay que romper para darle mayor ventilación a la ciudad y tener nuevos terrenos donde edificar, porque así lo exige la época presente. Y esa demolición, que es necesaria, todo el mundo la espera como un bien (CEDACC. El Porvenir. 03 de Junio de 1905).

Una de las primeras visiones urbanísticas e inversión capitalista sobre estos terrenos, como lo anotamos inicialmente, fue concebida por Vélez Danies con la intervención del Consejo. El acuerdo pactado con el Consejo, que no manifiesta una intención urbana de grandes proporciones, posee la tipología de pretender serlo cuando se conviene, presenta y delimita las calles, vías, espacios céntricos, jardines, malecón y tipo de obras a construir. De acuerdo a los imaginarios de belleza y ornamentación que caracterizan el progreso las obras serian estéticamente agradables; construidas con elementos sólidos y duraderos como tejas y ladrillos, valiéndose de este modo de la fábrica de materiales de construcción de la que Vélez era propietario en el Espinal (Urueta y Piñeres, 2011: 88); y estar lotizado en manzanas “habiendo entre una y otra una separación de ocho metros destinadas a calles o vías públicas” (CEDACC. El Porvenir. 03 de Junio de 1905).

Entre las novedades se encontraba la edificación de un malecón en la parte norte, cerca del baluarte San Pedro Mártir y sobre la ciénaga, “el cual distara de los edificios cuatro metros a lo menos, espacio que constituirá una avenida de acceso público”, y un área despejada de quince metros de lado “para que en él pueda construir el Consejo el edificio o los edificios que tenga por conveniente”. Pese que el acuerdo no alude a los derribos como requisito para construir, la prensa e información periodística si lo concibe como elemento indispensable para la expansión y consolidación de proyectos urbanos. Cabe señalar que, tampoco se especifica el uso de las edificaciones pero si es decisivo cuando indica que no estaban exentas del pago de impuestos sobre inmuebles.

Para Henrique Román, proyectos como el de Vélez Danies, eran inconcebibles sino se tenía en cuenta los derribos de los muros. “Esa muralla interna, interpuesta entre dos barrios de la ciudad es hoy un obstáculo para el creciente desarrollo de la población porque ocupa considerable espacio, donde podrá edificarse” (AHC. El Porvenir. 03 de

Junio de 1905). El temor de Román, como hombre utilitarista y amante del progreso, era que el espacio liberado se convirtiera -como efectivamente es en la actualidad- en un desorden y caos urbano, en una “aglomeración heterogénea” sin una norma urbanística o uniformidad estética o simétrica a seguir. La propuesta de Román, que representa el interés de las familias y los grupos económicos era que, que todo proyecto particular que se concibiera “sobre los terrenos en los cuales se levantaban las murallas.” (AHC. Diario de la Costa. 29 de Septiembre de 1920) debería pasar por la firma y revisión del Municipio como ente regulador autorizado.

Los intereses que existieron son de diversas procedencias, argumentaciones pero amparadas en el bien común. Entre las ventajas que reportaría para la comunicación e interacción se incluía la apertura del trazado y vinculación con los barrios La Catedral, San Diego y Getsemaní. Sobre estos barrios “en efecto ellos están situados en los únicos puntos por donde el área de esta ciudad, ya pequeña para el número de habitantes y limitada por una parte por el mar, puede ensancharse; de tal manera que bastaría quitar los lienzos de murallas que los separan para que quedaran perfectamente unidos” (Urueta y Piñeres, 2011: 76). Al aperturar el trazado y optimizar las vías, la Matuna se incorporaría luego que cuatro siglos de historia la condenara a permanecer aislada.

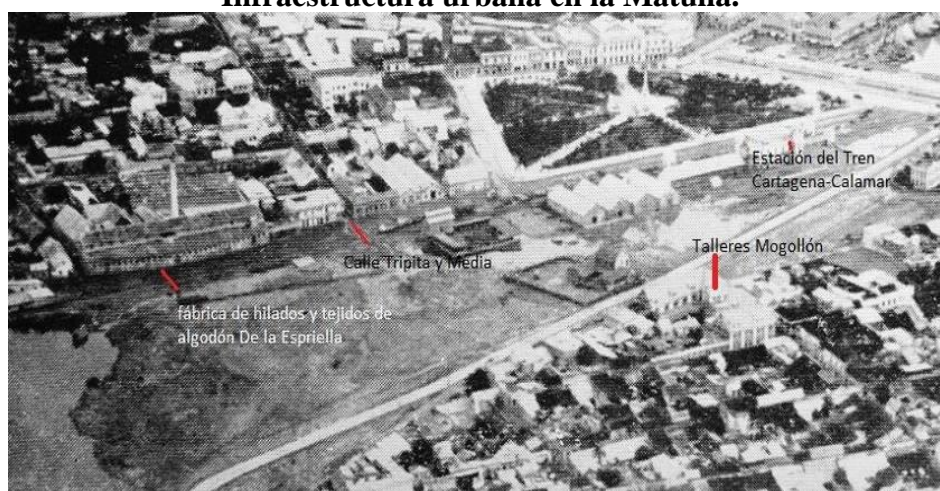
Hacer realidad tales ilusiones implicaba un importe en contra de la supervivencia de las fortificaciones militares en el histórico entramado urbano, al proceder como una barrera material que se interponía a la uniformidad de la expansión y apertura de los terrenos.

Siendo tan reducido el espacio interior, la ciudad no puede extenderse hacia afuera con la debida regularidad y simetría. Se ve oprimida sin poder dar libre expansión a sus fuerzas vitales, encontrando siempre por todos lados el muro avasallador que le detiene el paso. Estas dificultades tienen solución si se derrumba las murallas que dan hacia tierra firme y algunos de la costa oceánica” (AHC. La Época. 10 de Marzo de 1918).

Pese que, la capitalización urbana a gran escala fue posible entre las décadas de 1950-1960 con las alcaldías de Augusto Martínez y Tomas Bustillo (Verbel y Altamiranda, 1999), es decir, treinta años después de efectuadas las obras, las evidencias empíricas corroboran el interés urbanístico surgido en el tránsito de los siglos XIX al XX. Desde aquel momento los derribos fueron un tema ineludible justo cuando la Municipalidad empezó a negar y otorgar licencias de construcción, pese que algunos se apropiaron de

manera ilegal. En este periodo se destacan los edificios de la Tipografía Mogollón (frente a la puerta del Boquete) “que llegó a ser la más grande de Colombia” (Solano, 2008: 126), el casino Monte-Carlo y la fábrica de hilados y tejidos de algodón De la Espriella (diagonal al baluarte de Chambacú); el parque de la Independencia y el Camellón de los Mártires; y los edificios públicos de la Planta Telefónica (sobre la cortina de murallas entre San Andrés y San Pedro Apóstol), además del equipamiento del ferrocarril, tal como lo muestra la imagen dieciséis.

Imagen 15
Infraestructura urbana en la Matuna.



Fuente: SCADTA (s/f).

La existencia y consolidación de tales equipamientos apresuraban las intenciones para derribar atendiendo varios argumentos. En primer lugar, se ejecutaron bajo los excusa de la higiene y la salubridad de quienes a menudo o en ocasiones transitaba por el sector como operarios, trabajadores, compradores y vendedores comerciales, deportistas y una parte de la ciudadanía que vivía por los entornos, en especial, las matronas cartageneras y líderes políticos que residían en el barrio El Cabrero. Este tipo de argumentos fue para los críticos hispanistas una excusa que acogía los intereses de quienes con vehemencia aclamaron las obras. El objeto del perjuicio causado por la insalubridad no eran las murallas, sino, el ineficiente sistema de alcantarillado -construido por la Compañía- que circulaba por los cimientos de ellas.

El anterior planteamiento es comprobado con la posición que asume el Consejo Municipal cuando en una solicitud dirigida al Ministro de Gobierno en el año de 1921 para que este ente ejecutivo aprobara la continuación de los derribos, expresa que,

Se necesita tumbar los dos pedazos de muralla que quedan frente al edificio de la antigua Carnicería y al frente de Chambacú Grande que presentan un aspecto ruinoso y amenazan desplomarse, a fin de poder arreglar las dimensiones y dirección de la alcantarilla que queda al pie y conseguir el fácil curso de las aguas y evitar así lo que hoy sucede, que con el estancamiento de estas viene la descomposición y consiguientes emanaciones perjudiciales a la salud pública” (AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 20 de Junio de 1921).

Por otro lado, los nuevos terrenos e inmuebles requerían de vías y calles macadamizadas que permitieran la circulación del tráfico vehicular entre el recinto, la Matuna, Getsemaní y los barrios centro-periféricos como el Cabrero. Esto implicaba hacer cortes transversales en las murallas, denominadas “puertas”.

Se debe hacer allí, un corte amplio en la muralla, como se hizo en la antigua Puerta de la Media Luna, cubriéndose el husillo con un arco resistente de concreto, para que no se interrumpan los desagües. Esta vía acortaría sensiblemente las comunicaciones de los barrios con el centro de la ciudad, y sería preferible a la de las Puertas del Reloj Publico; además; facilitaría la recorrida por la ciudad de los autobuses que hacen el servicio con los barrios excéntricos y contribuiría a extender el radio comercial devolviendo a la Calle del Tablón parte de la importancia que tuvo en épocas pasadas (AHC. El Porvenir. 11 de Enero de 1916).

La Matuna contaba con una incipiente malla vial conectada a las principales vías de acceso al centro colonial y articulado a los caseríos y parroquias periféricas del Pie de la Popa, El Cabrero, Bocagrande y el Espinal. Se destacaron la carrera 10ª de San Pedro Mártir que “recorre las calles adyacentes a la muralla, desde el Baluarte de San Pedro Mártir hasta el de San Lucas y comprende las playas de San Andrés, San Pedro Mártir, de la Serrezuela y de Santa Catalina” (Urueta y Piñeres, 2011: 73) y la carrera 5ª de Chambacú “que recorre la Playa desde el caño de San Anastasio, hasta el Baluarte de Chambacú o San Miguel” (Urueta, 2011: 75). Esta conexión vehicular fue reforzada en 1924 cuando el Consejo ordenó la construcción de varias vías públicas, entre ellas, una de dieciocho pies de largo que saliendo de la Boca del Puente se dirigiera al barrio de Marbella y pasara por el frente de las murallas “desde el reloj público hasta la esquina del bastión de Santa catalina” (BNC. Gaceta Municipal de Cartagena. 20 de Septiembre de 1924) (Ver Imagen 16).

En última instancia, los derribos fueron argumentados bajo los pretextos del ornato, la estética y embellecimiento del recinto. Este argumento presenta, al menos, dos discursos iinternos: en primer lugar, la existencia de un discurso político vinculado

a la “higiene moral” que tiene por protagonista la erradicación de las plazas de mercado adosadas a las murallas y la exclusión y expulsión de las prostitutas del recinto. Sobre este punto, para el Municipio los derribos eran convenientes por cuanto los dueños de propiedades y accesorias habitacionales se verían obligados a mejorar el aspecto de las fachadas para así integrarlas al espacio moderno y al retiro de estas mujeres que transgredían el curso normal de la moral y las buenas costumbres hacia una zona de tolerancia.

Imagen 16
Construcción Avenida Venezuela. La vía siguió el sentido longitudinal de las murallas



Fuente: Fotos de antaño de Cartagena (s/f)

La zona intramuros escondía todo lo indeseable, antimoral, todo aquello que provocaba la indignación de los habitantes. “Todas esas barracas, todas esas ruinas que se ocultan tras ese paredón desaparecerían al ponerlas a la luz, y desaparecerían también las charcas fétidas, el uso de mingitorio y excusados públicos que se ha destinado aquellos sitios al mismo tiempo que depósito obligado de cuanto animal se muere por aquellos lados” (AHC. Diario de la Costa. 22 de Mayo de 1918). Las distintas administraciones buscaron la armonía y equilibrio estético entre las casas coloniales y las construcciones a través del “maquillaje” de las fachadas. Por algunos momentos, el Diario de la Costa -cuyas oficinas quedaban en los intramuros del baluarte San Pablo- revelaba a sus lectores aquellas edificaciones que no habían acatado la norma. “En la plaza detrás de Carnicería, existe una casa alta completamente en ruinas que forma desagradable contrastes con los otros edificios, contraste que será más resaltante cuando se termine la

demolición de la murallas que separa esa Plaza de la Independencia” (AHC. Diario de la Costa. 01 de Febrero de 1918).

Imágenes 17 y 18

Plaza de la Carnicería o Detrás de Carnicería antes y después de los derribos.



Fuente: Fotos de antaño de Cartagena (s/f).

Ciertamente, en el intramuros del baluarte San Pedro Mártir existieron dos calles de prostitución -Cuatro Estacas y Reculada del Ovejo- (Lemaitre, 1982b), que en opinión de las autoridades, era de los peores espectáculos de la indecencia, deprimente “suciedad” que atentaba contra los avances de la civilización, la estética y honra de sus habitantes. Ante la imposibilidad de retirar a estas mujeres “hijas del vicio” mediante el dialogo o por voluntad propia el Municipio creyó útil los derribos como una parte de la solución.

Porque aquellos sitios están, casi en su totalidad, poblados por mujeres de mal vivir y en sus habitaciones que son verdaderas barracas inmundas y peligrosas para la salubridad pública. Ese derribo, después de verificado obligara a la retirada de esas mujeres para otros sitios, y también a los dueños de esas habitaciones a darles un mejor aspecto, ya por propia conveniencia y voluntad o bien por imperativo mandato de la autoridad respectiva (AHC. Memorándum que presenta a la Municipalidad de Cartagena el Personero Municipal. Sobre el tema de la prostitución en Colombia, su control sanitario y los mecanismos de control social. 30 de Noviembre de 1918).

Jiménez Molinares fue partidario de los beneficios que traerían el embellecimiento sobre todo, por la opinión y concepto favorable que los turistas harían de Cartagena y por ende, llevarían a sus países de origen sobre las calles, plazas y los sitios públicos de

una ciudad en progreso. Se esperaba que los derribos le dieran elegancia a los edificios intramuros para enaltecerlos a la vista de quien llegase por el puerto o ferrocarril por primera vez. Las plazas sectoriales de expendio de carnes y pescados tendían que desaparecer, deprimente panorama que no encajaba con la estética y el ornato del recinto.

Es verdad que la demolición de esa extensa muralla dejaría descubierto el respaldo de los edificios del Estado, Mayor, Agencia Postal, Alcaldía y Telefonía, pero ¿no quedarían todos ellos más hermosos y modernos haciéndoles frontis picos ornamentados hacia la Bahía y Plaza de la Independencia, etc., ensanchando los dos últimos hasta cuadrarlos y quedando los tres grandes arcos, que aún se llaman del Puente, en medio de ellos como un monumento con la Torre del Reloj por remate o cúpula? Las tenduchas que existen arrimadas a parte de esa muralla si tendrían con ella que desaparecer. Con esto? No quedarían mucho más hermosas las plazas de Rafael Núñez, los Coches y la detestable, por su forma, de Carnicería y todos esos edificios no ganarían, en elegancia, en aireación, comodidad, etc., etc.? El extenso local (antigua carnicería) destinado a Palacio Municipal no quedaría en mejor situación así al frente de la hermosísima Plaza de la Independencia, Parque del Centenario y la Estación central del Ferrocarril (AHC. El Penitente. 12 de Agosto de 1911).

Estos imaginarios hegemónicos, que partieron de la in-posibilidad de ambicionar una urbe civilizada, fueron divulgados e impulsados por la prensa local pese a que fueron proyectos utópicos e inacabados, difíciles de costear por el presupuesto público. La “ciudad soñada”, la “ciudad europea”, contrastaba de tal modo con la escasa y limitada cobertura de agua, luz eléctrica, “suciedad de las calles, las aguas sucias y fétidas, [...] los charcos y lodazales focos de concentración de mosquitos” (Guerrero, 2008: 81-2). La modernidad estaba privilegiando el desarrollo material y la infraestructura de una ciudad comercial y monumental, utilizando por referente la planificación americana. “Ahora se piensa en oleoductos y rascacielos, y en todas las comodidades y progresos que trayendo el sello Made in United States, borre para siempre el epígrafe de la raza latina que sobre sus bastiones escribiera la tosca mano del conquistador” (AHC. Diario de la Costa. 29 de Noviembre de 1923).

Las autoridades soñaron lo utópico: que los derribos convirtieran a Cartagena en el París latinoamericano, símbolo de la prosperidad económica y de una sociedad en progreso que prefería dejar sus murallas en el olvido y dar oportunidad a los parques, avenidas suntuosas y pasajes comerciales. Pero Cartagena no estaba preparada para asumir el costo de su modernidad. Factores estructurales imposibilitaban el ascenso del

progreso: pobreza financiera, modelo agro-exportador en crisis y limitaciones en la producción agraria y ganadera de su hinterland (Calvo y Meisel, 1991). La llegada del capitalismo estaba evidenciando que los efectos del progreso no eran del todo positivos: la pobreza junto a la exclusión y desigualdad socio-espacial eran tan solo la punta del iceberg de un problema mucho más agudo que se acrecentaría con el transcurrir del tiempo y que vemos en la actualidad.

Acuerdos y proyectos Municipales

Los proyectos concebidos sobre los mencionados terrenos fueron una ilusión, una utopía que no podía hacerse realidad por las magnitudes y proporciones de lo anhelado. “El modelo parisiense de los parques y avenidas de la época del prefecto Haussmann, flotó siempre en el ambiente de nuestro siglo XIX pero no podría haber pasado jamás del dominio de las ilusiones” (Téllez, 1992: 493). En medio del debate y efervescencia el Consejo aprobó tres acuerdos sobre planificación y construcción de obras entre 1923 y 1925 en esta área. La ausencia de un campo deportivo dedicado al béisbol y el fútbol, un edificio de exposiciones que ofertara los productos agrícolas y manufactureros de producción nacional y edificios públicos que sirvieran de sede permanente al gobierno local y departamental, fueron motivos suficientes para que el Consejo intentara por primera vez su propia planificación.

Las autoridades estaban convencidas que Cartagena poseía las circunstancias y las condiciones materiales y económicas para llevar a cabo estas obras. En el primero de ellos, el Consejo propuso la construcción de un Edificio de Exposición Permanente, especie de vitrina para los compradores nacionales e internacionales que quisieran adquirir los productos agrícolas y manufactureros producidos en la región del Caribe Colombiano y el resto del país. El edificio era parte de una estrategia adicional de las autoridades civiles y comerciales para consolidar a Cartagena en las rutas del tráfico portuario ya que Colombia era un país rural, de economía limitada, de escasa inversión extranjera, con un deficiente modelo agro-exportador y desequilibrios en el comercio exterior. “Aunque la mayoría de los productos principales de exportación agrícola colombiana tuvieron solo un efímero éxito en los mercados europeos, la economía de exportación se convirtió en una verdadera obsesión entre las clases altas colombianas” (Safford, 1969: 92).

Las autoridades eran conscientes de las bondades que el progreso y la prosperidad económica traerían para Cartagena en el concierto de las naciones civilizadas y que mejor manera de hacerlo que, promoviendo las riquezas naturales y/o industriales mediante una exposición de talla nacional e internacional que mostrara al mundo entero los avances de la nación colombiana.

Los industriales colombianos deben tener especial empeño en traer sus productos a la Exposición de Cartagena, porque ello será tanto como llevarlos a las mismas puertas de Estados Unidos, los negociantes de nuestro país deben concurrir con la maleta del curioso a darle una ojeada a la Exposición de Cartagena, porque el manufacturero norteamericano vendrá a exhibir aquí, contando con las facilidades de la vecindad, sus productos a fin de conseguir la introducción de ellos a nuestros mercados (AHC. El Porvenir. 18 de Noviembre de 1915).

El acuerdo municipal número 29 de 1925 decretaba la realización de la Exposición tres años después, es decir, para febrero de 1928. El acuerdo, que daba inicio a los trabajos preliminares, autorizaba la conformación de una junta especial conformada por el alcalde y cuatro miembros de la Cámara de Comercio. Entre sus atribuciones, la junta debía gestionar ante las autoridades departamentales la instalación de los pabellones con sus productos típicos, “urbanizar el terreno para tales exposiciones, haciendo desde ahora distribuciones de los espacios de terreno que han de ser ocupados por los pabellones y haciendo las demarcaciones necesarias para dejar delineadas las calles y avenidas” (AHC Gaceta Municipal. Acuerdo N° 29 del 10 de Septiembre de 1925). Los edificios estarían ubicados sobre las ruinas de la muralla, en inmediaciones de la puerta García de Toledo.

La ubicación exacta del edificio y sus pabellones es corroborada por la publicación del diario La Época en 1918 quien atendiendo y respondiendo a las críticas emanadas por los periodistas capitalinos responde, “no sabrá tampoco la prensa capitalina que el tramo de terreno que se está desalojando con las destrucción de la muralla García de Toledo, será ocupada dentro de pocos años con un soberbio edificio para la Exposición Nacional Permanente?” (AHC. La Época 01 de Marzo de 1918). La junta también estaba autorizada a celebrar los contratos públicos para la construcción del edificio y los pabellones y velar por la conservación de las muestras y artículos exhibidos. Ello requería de un presupuesto que fue avalado; un auxilio de diez mil pesos distribuidos en los doce meses del año que se tomarían de la partida presupuestal asignada a las Obras Publicas del Municipio. Sobre la fachada del edificio y su

vinculación con la estación del ferrocarril y el parque de la Independencia, Eduardo Gerlein quien fuese ex-gobernador del Departamento de Bolívar, opinaba que,

Se nos ha informado, que en el espacio libre que dejara la demolición de la muralla, se proyecta levantar un edificio para ‘Exposiciones Permanentes’. Muy laudable es esta idea; pero que contraste hará la titulada estación del ferrocarril y la tosca bodega que se ha construido al lado de esta, quedando en medio del edificio de la Exposición y el hermoso Parque del Centenario. ¿Qué hará la compañía del ferrocarril con todo el lote de terreno que se le cedió para construir una Estación que correspondiera al progreso de Cartagena? (BBC. El Porvenir. 16 de Agosto de 1917).

Otro de los proyectos acordados fue la construcción de un campo de béisbol en un amplio terreno ubicado frente a la puerta del Boquete. Teniendo en cuenta que la ciudad carecía de un escenario deportivo para expertos y principiantes de la “pelota caliente”, el Municipio estimó conveniente la apertura de un campeonato anual, previa edificación de un campo de béisbol que llevara por nombre Campo Municipal de Base-Ball (AHC. Gaceta Municipal. Acuerdo N° 27 de 1923). Tanto el nuevo como el viejo escenario deportivo fueron apadrinados por el conocido Enrique Grau, presidente de los clubes Cartagena y Miramar (Aguilar, 2004) y padrino de las primeras organizaciones deportivas de corte popular que tuvo la ciudad. La mayoría de los aficionados jamás volverían a sentarse sobre las murallas a observar los “match” que semana tras semana traía aquel deporte popular ya que la muralla había desaparecido.

Existe en la ciudad gran amor hacia el Foot-Ball, Base-ball, etc. y para lo cual ocupan los jugadores el campo llamado La Matuna o “Campo Grau”. Pero ante el número, cada vez mayor, de jugadores y público que asiste a esos torneos, la Municipalidad prepara un campo especial con capacidad suficiente para toda clase de juegos y deportes, carreras de caballos, a pie, etc., etc. (Pretelt, 1938: 201).

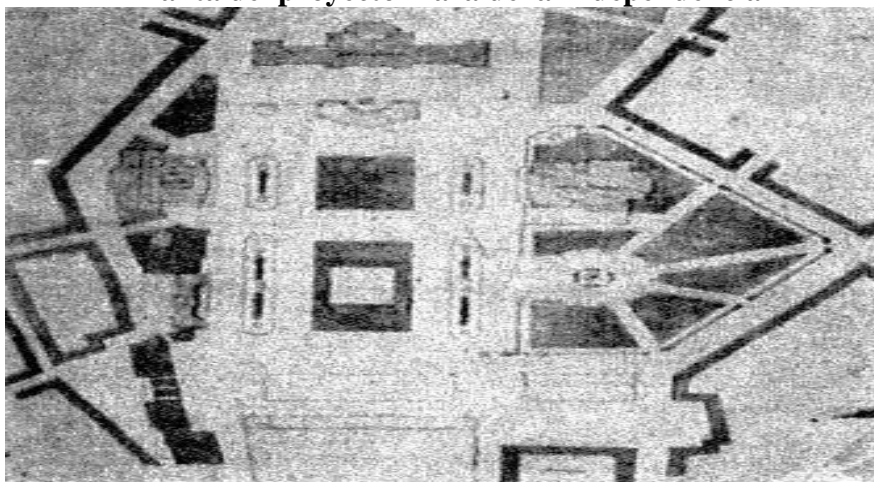
La intervención urbana del arquitecto Gastón Lelarge

El proyecto estipulado entre el Consejo y el arquitecto Gastón Lelarge en el año 1925 es tal vez de entre las tres, la mejor propuesta de planificación por varias razones: vinculación organizativa inter-gubernamental, conexión de los barrios La Catedral y Getsemaní, diseño macro-espacial, conexión vial centro-periférica, centralización de las edificaciones gubernamentales y diseño y estética ecléctica del nuevo arte republicano. Los terrenos desalojados al igual que la Matuna eran la única posibilidad donde se podría proyectar, construir e intervenir a fin de disponer de una planificación que

integrara la construcción de inmuebles públicos con edificios privados. “Países jóvenes, necesitaban construir el alojamiento físico de un nuevo orden jurídico y expresar de manera tangible su existencia como naciones” (Arango, 1986: 2).

Para el Municipio, tener el control de estos terrenos era decisivo, razón por la cual justificó los derribos como una prolongación del futuro urbanístico del sector. Mediante el acuerdo municipal N° 31 de 1925 el Consejo a través del Personero, Alejandro Amador, decretó la elaboración de los “Planos de urbanización de las plazas de la Independencia y antigua Carnicería”, diseños que estarían a cargo de francés Gastón Lelarge. El arquitecto, Ingeniero Jefe del Ministerio de Obras Publicas de 1911-1919, era reconocido por haber construido el famoso Palacio Echeverry, sede de la alcaldía en Bogotá. Fue además, eminencia en diseño arquitectónico dado su fino y reconocido gusto por obras de arte urbano que conjugaran las influencias estéticas del academicismo neo-clásico que tanto gustaban a las burguesías europeas.

Imagen 19
Planta del proyecto Plaza de la Independencia

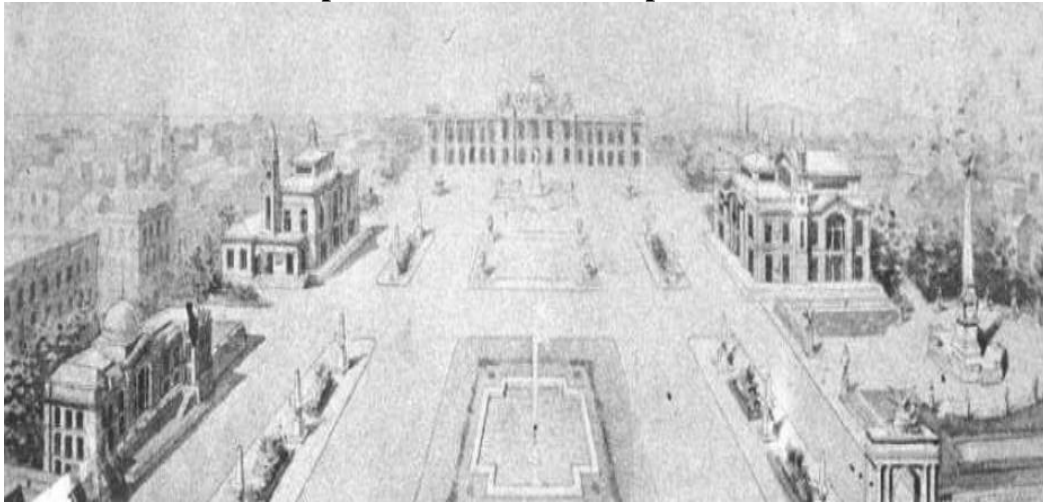


Fuente: Archivo personal de Rafael Lelarge (s/f)

El acuerdo establecía en primera instancia, que el Municipio cediera un pre-diseño de la Matuna, que tenía por linderos “las Estaciones del Ferrocarril, la Planta Telefónica, Chambacú Grande y la muralla derruida” (AHC. Gaceta Municipal. 28 de Febrero de 1921), que le serviría a Lelarge de soporte para el sistema de drenajes y alcantarillados que iba a diseñar. Con este soporte, Lelarge elaboraría los planos de una urbanización a una escala inferior de dos milésimas “indicando en ellos las alturas futuras de las calles

y plazas, así como los sitios que deben reservarse para edificios públicos, jardines, etc.”(Ver Imagen 20).

Imagen 20
Perspectiva Plaza de la Independencia.



Fuente: Archivo personal de Rafael Lelarge (1925).

El arquitecto además de diseñar las modernas sedes del gobierno local y departamental, proyectó algunas obras de usufructo particular, planificó calles, avenidas, jardines y paseos públicos y obligado a “expresar en los planos de los que se habla en la cláusula anterior, la clase de construcciones que deberán adoptar los futuros constructores” (AHC. Gaceta Municipal. Acuerdo N° 31 de 1925). El diseño conjuga elementos de forma, espacio y funcionalidad a través del trazado de un boulevard con características francesas de simetría ancha pero corta “conformado por 4 calzadas o avenidas centrales paralelas a un amplio espacio rectangular donde situaba un manantial o espejo de agua con grandes paseos peatonales a sus extremos situados a lo largo del parque del Centenario el cual proponía reducir hasta la mitad” (Fonseca et al., 149: 1999).

El proyecto requería los derribos de ciertas murallas y la supresión de dos manzanas del recinto interior. La supresión de estas manzanas indicaba en realidad, la destrucción de cientos de casas de tipo colonial y republicano del tradicional barrio de San Diego y la Catedral. El boulevard, de líneas rectas, verticales como horizontales, rompía con el trazado colonial que pese ser en forma de damero, contenía líneas curvas y diagonales. Los planos fueron concebidos para ese espacio únicamente, más no tuvo en consideración el entorno inmediato del parque de la Independencia - “monumento

destinado a honrar la memoria de los que, guiados por su amor a la Patria y a la Libertad estamparon su firma con pulso firme al pie del acta sublime” (Urueta y Piñeres, 2011: 644-5)- que fue cercenado para dar amplitud a una de las vías extremas.

El diseño contemplaba cinco edificios, dos en cada extremo y uno en el fondo de corte neoclásico: un casino, un teatro, hotel, el Palacio Municipal y la Gobernación. El diseño e imponencia arquitectónica ocupaban la visual del boulevard desde el puerto tal como se evidencia en la imagen anterior. “El bulevar finalizaba en el majestuoso edificio de la Gobernación con atrio formado por 34 columnas de Ordenes Corintio y Jónico; de fachada simétrica que representaba la armonía, elegancia y sobriedad características del Neoclásico, cuyo acceso estaba coronado por una gran cúpula situada en el eje central del edificio” (Fonseca et al., 149: 1999). Las opiniones a favor no se hicieron esperar. Para Henrique Román y Arturo Martínez no era necesario explicarle a la población lo útil que sería el proyecto pues la “lógica” humana infiere lo provechoso. Proponen que, el Municipio debía preocuparse que los particulares se apropiaran de los terrenos para realizar construcciones sin una tipología urbana ordenada y establecida.

No es necesario demostrar la conveniencia de urbanizar los terrenos que han quedado baldíos en la parte en que han sido demolida la muralla y que, unidos a lo que fue antes Mercado y Carnicería y parte de la Plaza de la Independencia, ha venido a ser un gran espacio de terreno, que merece de parte de las autoridades municipales un estudio y un cuidado especiales. [...] Es pues, necesario prestarle especial atención desde ahora, a fin de impedir que en dichos terrenos se hagan construcciones que no sean adecuadas a la importancia del lugar y al embellecimiento y ornato de tan importante centro urbano [...] De todos modos se ve la importancia que tienen esos terrenos y que, antes que por razones de valimientos políticos o de amistades personales u otros motivos aún menos admisibles se comiencen a ceder para que luego resulte allí una conglomeración heterogénea en vez de una edificación que embellezca esa parte central de la ciudad, llamada a ser la más bella de la población, debemos poner los medios para impedir la realización de los pensamientos mencionados y que se vean cumplidas las aspiraciones de embellecimiento de tan importante centro urbano (AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 20 de Septiembre de 1925).

Mediación municipal en los proyectos e intereses particulares

Para evitar confusiones y malos entendidos con los límites de las propiedades privadas, el ingeniero municipal realizó en 1921 una demarcación de los terrenos al dividirlos en lotes pequeños y dejando una avenida que guiaría el sentido de las propiedades. “Autorízase al señor Ingeniero Municipal para que levante el plano correspondiente de los terrenos que tiene el Municipio, comprendido entre las Estaciones del Ferrocarril, la

Planta Telefónica, Chambacú Grande y la muralla derruida, dividiéndolo en lotes pequeños y dejando la consiguiente avenida” (AHC. Gaceta Municipal. 28 de Febrero de 1921). Meses después, el Consejo volvió a solicitarle al ingeniero que levantara los planos con la condición que dejara en ellos referenciados las murallas que aún no habían sido demolidas, el sistema de alcantarillado y los lugares que ocuparían las nuevas construcciones.

Autorizase al señor Ingeniero Municipal para que levante dos planos de la sección comprendida entre la Boca del Puente y el baluarte de San Pedro Mártir que indique los pedazos de muralla que están en pie y el curso de las alcantarillas, y otro que indique como quedara esa misma sección después de derribado los dos pedazos de muralla proyectando el trayecto de la nueva avenida y los lugares que ocuparan las nuevas construcciones (AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 30 de Junio de 1921).

Una vez realizada la lotización el Consejo comisionó a Enrique Arrazola, Personero del año 1923 para que gestionase ante el Gobierno los títulos de propiedad de los terrenos que quedaron libres, teniendo en cuenta que los derribos no habían cesado y que las murallas era propiedad de la Nación.

Comisiónese al señor Enrique J. Arrazola, Personero Municipal, para que gestiones ante el Gobierno Nacional la adjudicación al Municipio de todos los lotes de terreno que hayan quedado libre por la demolición de algunos tramos de muralla, obra que se llevó a cabo con el exclusivo objeto de darle a la ciudad más aeración y mejorar también sus condiciones higiénicas, con la eliminación de la alcantarilla que bordea la muralla en el trayecto comprendido desde la Boca del Puente hasta la murallas de San Pedro Mártir, como así esta explicado en el plano que de esa extensión y la Plaza de Carnicería contigua (AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 15 de Mayo de 1923).

Algunos de los cartageneros interesados en adquirir un lote o construir una propiedad, y ante la imposibilidad técnica y financiera del Municipio de realizar alguna intervención urbanística por más acuerdos y proyectos que existieran, plantearon la posibilidad de realizar una subasta pública que beneficiara a ambas partes. La subasta generaría ciertas entradas de dinero al erario municipal mediante el remate de los predios; dineros que podrían emplearse en otras inversiones de menor cuantía y sin mayores sacrificios. “El Municipio no necesita para ningún uso público ni privado tal área de terreno y por tal motivo y porque necesita procurarse entradas para atender a otras obras, resuelve ponerlos en subasta pública conforma a la repartición que de ellos hizo el señor

Ingeniero Municipal, en solares, y dejando entre los lotes una avenida para comunicar con el Cabrero” (AHC. Diario de la Costa. 17 de Septiembre de 1920).

El Municipio, desde su aventajada posición político-económica, jamás acogió la propuesta como una estrategia para incrementar su fisco. Reconocía que, si entregaba la titularidad de los terrenos, pese que autorizó la lotización, perdería el control, decisión y autonomía sobre los terrenos más importantes en ese entonces. Prefería otorgarlos en concesión para así aprovechar las rentas generadas. Quizás por esta razón, obstaculizó y negó en la mayoría de los casos las peticiones que solicitaban una porción de ellos para edificar, proyectar o la posesión simple. Estas solicitudes aparecieron a mediados de la década de 1890 justo cuando la ciudad parecía rescatar su supremacía económica con las re-aperturas del Canal del Dique, la inauguración del Muelle de la Machina en 1893 y del ferrocarril en 1894. Desde ese momento, la utilidad económica e inmobiliaria del sector cobro vigencia, donde los derribos fueron vistos como un síntoma de ese renacer espacial de la Matuna.

Cuadro 1
Algunas solicitudes de adjudicación de terrenos adyacente a las murallas

Fecha	Tipo de petición	Extensión solicitada	Responsable	Ubicación
Julio de 1983	Terreno para vivienda	18 metros.	Gregorio Tilves	“Terreno frente al cañito y junto a la muralla” ¹³
Agosto de 1893	Terreno	25 metros de frente y ocho de fondo	Alandete Hnos.	“Por la Boca del Puente, hacia el sur, junto a la muralla” ¹⁴
Agosto de 1893	Terreno para “construir en ella un cómodo, espacioso y elegante edificio de material destinado al comercio”		Gabriel O’Byrne	“a la derecha de la Boca del Puente y que está comprendida entre esta puerta, la línea férrea y la esquina de la muralla” ¹⁵
Octubre de 1893	Terreno para “Construir un edificio de mampostería”	Veinticinco metros de frente y catorce de fondo.	Francisco Navarro	“Entre la fachada del reloj público y el patio donde se venden los mariscos” ¹⁶
Abril de 1894	Terreno “para edificar” ¹⁷	Cincuenta metros de longitud por diecisiete de ancho.	José M. Pasos	Plaza de la Independencia

¹³ AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 28 de Septiembre de 1893.

¹⁴ AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 23 de Octubre de 1893.

¹⁵ AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 23 de Octubre de 1893.

¹⁶ AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 23 d Octubre de 1893.

¹⁷ AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 12 de Mayo de 1894.

Agosto de 1920	Terreno		“Varios vecinos” ¹⁸	Detrás de Carnicería
Junio de 1922	Terreno “para construir un teatro”		Jacob del Valle y Jorge Pareja	“Entre el lienzo de la muralla derribada y el baluarte de San Pedro Mártir” ¹⁹

Fuente: Elaboración propia de la investigación

Desde aquel momento se generó una especulación inmobiliaria, no solo dentro del recinto amurallado sino también por fuera de él, que incluía una variedad de propuestas de inversión de capitales en la compra de bienes inmuebles y servicios comerciales e incluso, deportivos. “En la actualidad hay numerosas peticiones al Consejo Municipal para obtener concesiones para la edificación sobre los terrenos en los cuales se levantan las murallas” (AHC. Diario de la Costa. 29 de Septiembre de 1920). En los momentos más álgidos de todo el proceso, entre 1892-1896 y 1915-1924, mayores fueron las solicitudes y petitorias para la adjudicación de lotes y terrenos. Para 1915-1924 tal situación generó una especie de incertidumbre entre los interesados al no saber si los terrenos se vendían o no, o estaban reservados para una utilidad. Eran muchas las especulaciones sobre el incierto futuro de esta área.

La inversión inmobiliaria garantizaba la continuidad del desarrollo, expansión urbana y a incrementar la fortuna de los inversionistas sin hacer mayor esfuerzo. Tales inversiones estuvieron dirigidas en primer lugar, a satisfacer las necesidades del ocio, el deporte y recreación como elementos dinamizadores de la vida en espacios abiertos. Una de las primeras atracciones de juegos maquinales que tuvo la ciudad hizo presencia en la vieja plaza de la carnicería que después de los derribos pasó a llamarse plaza Ricaurte. *The Famous World's Attraction Co.* fue una compañía de carruseles que causó relativo agrado por lo innovador que resultaban ser las atracciones. “Desde hace años no habíamos tenido ocasión de ver en esta ciudad un aparato rotatorio para diversión popular, de esos llamados comúnmente ‘caballitos’. En la plaza de Ricaurte (antigua de Carnicería) se ha emplazado y comenzara a funcionar esta noche un carrusel, que traerá de cabeza a los chicos y hasta grandes” (AHC. El Porvenir. 28 de Febrero de 1921).

De igual modo, Enrique Grau -el mismo patrocinador del Campo Grau- y Luis de Zubiría, miembros de la organización deportiva “Cartagena Tennis Club” con sede

¹⁸ AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 10 de Abril de 1921

¹⁹ AHC. Gaceta Municipal de Cartagena. 25 de Agosto de 1922.

en El Cabrero, pidieron al Consejo un espacio de terreno de cuarenta metros cuadrados ubicados entre la Planta Eléctrica y la Estación del Ferrocarril para construir dos pistas de cemento destinadas a la práctica de este deporte. La práctica del tenis, mecanismo de inclusión de las élites al proceso civilizatorio, estuvo suspendida entre sus afiliados en 1914 hasta que los dos miembros de la junta directiva decidieron retomarlo y que mejor modo de hacerlo que inaugurando dos nuevas canchas de cemento en el mismo terreno donde se encontraba el campo municipal. Sobre las pistas y posterior eventualidad que afectarían los proyectos de alrededor, El Porvenir emitió una justificación a favor de los interesados teniendo en cuenta que formaban parte del mismo gremio económico.

Los cuarenta metros cuadrados que necesitan los peticionarios para sus pistas en nada afectarían los campos de base ball que están establecidos en esos mismos terrenos de algunos años a esta parte. El 'Campo Grau' el que queda frente al antiguo Boquete, y el 'Nuevo Campo Grau' en el que jugaran los americanos el 4 de Julio, quedarán intactos; así mismo quedará incólume el terreno demarcado para establecer la casa de corrección. Los peticionarios se han fijado en el lote que está a continuación de la oficina del Acueducto, dejando la calle en medio, o en las que están próximas a la Planta Eléctrica. Allí en nada perjudican los otros juegos y antes bien favorecerán esos campos (AHC. El Porvenir. 14 de Julio de 1922).

Estos capitales también pretendieron invertirse en la compra de viejos edificios situados frente a los muros para restaurarlos, embellecerlos y ponerlos en disposición rentable. Tal fue el ofrecimiento del negocio italiano de ventas al por mayor Viuda de Américo Ciardelli & Co. quien le propuso al Municipio la compra del edificio Monte-Carlo de su propiedad a cambio de "hacer de su cuenta el derribo del pedazo de muralla que existe entre el costado del edificio Monte Carlo y la Plaza de la Independencia y macadamizar el frente y costado del mismo edificio en toda la extensión de la calle que ocupa dicho local aprovechando el material de la muralla" (AHC. Gaceta Municipal. 30 de Enero de 1921). Este ofrecimiento fue visto con buena actitud por el Consejo ya que respondía "en relación con los trabajos de urbanización de esa importante sección de la ciudad", por su arquitectura moderna, la higiene pública y embellecimiento para tan importante sector

El valor comercial del edificio oscilaba entre los 40.000 y 50.000 pesos según los cálculos del concejal Pedro Malabet. El alto costo del inmueble además del área de terreno que ocupaba, dependía de su ubicación central a orillas de la principal vía, la misma donde se situaba la Planta Telefónica y otros edificios a construirse, entre ellos, la Casa de Corrección de Menores cuyos terrenos fueron cedidos a la Sociedad de

Artesanos de Cartagena en 1918 (Román, 2001: 23). Esta avenida fue la misma que Lelarge incluyó en su boulevard (Arango, 1993: 167). La compra del edificio Monte-Carlo fue acogida por el Consejo al igual que las demoliciones que proponía la casa comercial en mención.

Dígase a los señores Viuda de Américo Ciardelli & Co. en respuesta a su memorial de fecha de 7 de Julio último, que el Consejo acoge en todas sus partes, la proposición que se han servido hacerle sobre compra del edificio ‘Monte Carlo’, derribo de la muralla que queda al frente y macadamización de la calle que lo limita, para lo cual se llenaran las formalidades que prescribe la Ley 4ª de 1913 (AHC. Gaceta Municipal. 15 de Junio de 1921).

Cuadro 2
Resumen general de los proyectos y construcciones en la Matuna y terrenos desalojados por el derribo de murallas, 1890-1925.

Fecha	Proyecto	Responsable
1892	Urbanización la Matuna	Carlos Vélez Danies
1892-1895	Construcción de oficinas, bodegas, rieles y estación central	Compañía del Ferrocarril.
(s/f)	Tipografía Mogollón	J. V. Mogollón y Cía
1911	Parque de la Independencia	Municipio, Consejo
1914	Urbanización la Matuna y proyecto para derribo de murallas.	Pearson and Sons Limited
1918	Casa de Corrección de Menores	Sociedad de Artesanos de Cartagena.
1918-1924	Ornato y embellecimiento de las calles la Reculada del Ovejo y Cuatro Estacas.	Municipio, Consejo
1920	Construcción Planta Telefónica	Municipio, Consejo
1920	Ornato de plaza Ricaurte (Antigua plaza de la Carnicería)	Municipio, Consejo
1921	Compañía de carruseles	<i>The Famous World's Atraction Co.</i>
1921-1922	Lotización de la Matuna y del área derribada.	Personero e Ingeniero Municipal.
1922	Canchas de tenis del “Cartagena Tennis Club”	Enrique Grau y Luis de Zubiria.
1922	Reparación edificio Monte-Carlo y derribo de murallas.	Viuda de Américo Ciardelli & Co
1923	Campo Municipal de Béisbol	Municipio, Consejo
1924	Construcción Avenida Venezuela	Municipio de Cartagena
1925	Construcción de pabellones y edificio de Exposición Nacional Permanente.	Municipio de Cartagena y Cámara de Comercio de Cartagena.
1925	Urbanización de las plazas de la Independencia y antigua Carnicería	Municipio de Cartagena y Gastón Lelarge

Fuente: Elaboración propia de la investigación

CONCLUSIONES

Los resultados de este esfuerzo investigativo, que parten de los objetivos trazados, nos ha permitido demostrar con algunos detalles los siguientes argumentos y conclusiones. En primer lugar, existe una relación directa entre el capitalismo económico y desarrollo urbano y en consecuencia, con la desaprobación que se elaboró del patrimonio histórico y monumental en el tránsito del siglo XIX al XX. El capitalismo económico, al adecuar los espacios a la mal llamada “racionalidad productiva”, justificó con su representación las construcciones, remodelaciones y demoliciones que aspiraron convertir a Cartagena en la capital más moderna y comercial de la nación colombiana. Estos proyectos fueron ejecutados en el único lugar que había permanecido sin modificaciones ni alteraciones luego de las gestas de Independencia en 1811. Se trataba del recinto histórico junto a las construcciones civiles, institucionales, religiosas y militares en su interior, heredada de la colonización española.

En segundo lugar, los beneficios generados por los derribos de ciertos trayectos de murallas, desencadenó una movilización de opiniones local/nacional revelada en los principales diarios tanto de Bogotá y Cartagena. Esta movilización de ideas y opiniones emergió con la llegada de la Compañía del Ferrocarril, que ubicó sus instalaciones sobre la Matuna, el interés urbanístico de Carlos Vélez Danés y la aspiración de nivelación del trazado por parte del Municipio. Por ende, esta disputa tuvo un contenido político y administrativo entre 1892 y 1896 que adquirió dimensiones de denuncia pública a partir de 1911 con las celebraciones del Centenario de la Independencia y apertura del Canal de Panamá en 1914. 1916. Estas denuncias, de carácter local/nacional, se ampararon en el imaginario hispanista de conservación histórico-patrimonial que tuvieron quienes con vehemencia se opusieron a la arremetida de los muros.

Estas denuncias se amparaban por otro lado, en la dilucidación de los intereses económicos perseguidos de quienes apoyaron las demoliciones. La prensa desconocía o no poseía seguridad de los tipos de proyectos, financiación, nombres y apellidos de sus interesados ya que era un asunto maniobrado y ocultado desde la esfera institucional. Sin embargo, la ciudadanía denunciaba los rumores sobre lo que escuchaba y observaba. Veían en primera instancia, que los argumentos oficiales de la higiene y el saneamiento público era solo un pretexto empleado por las autoridades para llevar a cabo los planes y

propósitos de intervención del espacio de los particulares y ellos mismos teniendo en cuenta que, la demolición no era la única alternativa para solucionar esos problemas. En segundo lugar, el objeto de la insalubridad no lo constituían las murallas sino, el sistema de alcantarillados mal-construidos por la Compañía del Ferrocarril que atravesaban de forma longitudinal las murallas.

Por esta razón, aludir al ineficiente estado higiénico-sanitario originado por los muros coloniales eran un sofisma que escondía una realidad de apropiación del espacio resultante muy profunda y que tanto los medios de prensa y la ciudadanía que estaban en contra del proceso desconocían por completo. Igualmente, esta investigación concibe y concluye que, la concientización sobre la existencia del patrimonio monumental como bien cultural de la nación es una construcción socio- histórica coyuntural que deviene de finales del siglo XIX con los hechos en mención siendo Cartagena la precursora de tan valioso aporte para el país al igual que Bogotá. Gracias a los periodistas en Bogotá, los sectores intelectuales y conservacionistas y parte de la ciudadanía emergió una opinión, que aunque incipiente en su tipo, ayudó a crear un ambiente crítico y analítico sobre el progreso. Esta crítica se amparó en la defensa de la conservación del patrimonio como legado de la historia y la cultura nacional.

Parte de la ciudadanía no concebía que el progreso material y económico pudiese estar por encima de la preservación y el recuerdo histórico del patrimonio en una ciudad que como Cartagena, poseía uno de los conjuntos monumentales más significativos del Caribe y Latinoamérica. Esto nos lleva a concluir en tercer lugar que, los sectores de la administración pública como el Municipio y Consejo de Cartagena, la Gobernación del Departamento de Bolívar y el Ministerio de Hacienda junto al ramo de Obras Públicas con la coautoría de las élites y los grupos económicos y empresariales locales fueron los responsables y autores materiales e ideológicos en la toma de decisiones relevantes en el tema. Estos intereses individuales acudieron a los argumentos higiénico-sanitarios para legitimar colectivamente la conveniencia y los beneficios de una obra dirigida a la salud pública de los cartageneros. Evidentemente, solo fue un discurso instrumentalizado por el poder para ganar adeptos y esconder las verdaderas intenciones de la obra. De hecho, la encuesta realizada por El Penitente en 1911 estuvo dirigida a estos personajes de la vida pública, política y económica para que emitiesen una opinión que influyese sobre las decisiones y la voluntad del pueblo que de mostraba renuente e indeciso.

Por ende, la toma de decisiones fue excluyente, imparcial y limitada. Situación que deja sin sustento historiográfico la afirmación de Lemaitre que suponía los derribos un proyecto de “júbilo explicable y casi unánime de la población” (Lemaitre, 1983: 530) Era tanta la premura e insistencia para que las obras se efectuarán, que terminó siendo un proceso distendido, no organizado, sin presupuestos y sin la capacidad técnica para afrontar las vicisitudes que se presentaron en el camino. Obviamente esta historiografía clásica estaba equivocada, no en vano, por no respaldar su análisis en una investigación archivística de igual simetría a sus afirmaciones y aspiraciones. Es hora de replantear las muchas discusiones trasgredidas y ocultas -¿intencionalmente?- que continúan en libre circulación académica e historiográfica ganando cada día, más adeptos de aquello como absoluta verdad.

En cuarto lugar, cuando se reflexionan en torno a los beneficios que motivaron las demoliciones nos encontramos con uno de los hallazgos de la presente exploración. Los beneficios económicos e inmobiliarios surgidos guardan una estrecha relación con el paisaje y emplazamiento donde se localizaban las murallas, no en vano de frente al puerto, el mercado público y los equipamientos del ferrocarril. Es decir, las ganancias y utilidades proyectadas son una extensión del provecho que sobre los terrenos, existían de la Matuna y del mobiliario urbano capitalista que recién empezaba a erigirse. Desde tiempos coloniales estas fortificaciones adquirieron significativa importancia debido a que resguardaban, junto al caño de San Anastasio, la ciudad de las invasiones terrestres pese que crearon abismales diferencias sociales. Con la llegada de la modernidad para finales del siglo XIX la lógica operó de modo distinto: no se trataba de separar sino de unir y articular los barrios tradicionales por medio de una urbanización planificada y moderna liderada por el capital económico y empresarial.

Otro hallazgo relacionado es que la importancia del sector la Matuna, y por ende los inicios del proyecto demoledor, están vinculados con la reactivación económica y la modernización del puerto de la Machina en 1894, la inauguración del mercado público en 1905 y con la llegada del ferrocarril junto a la instalación de las bodegas, oficinas y estación central frente a las murallas en 1892. Desde aquel momento, estos espacios se convirtieron en el nuevo escenario de la socialización económica y cultural extra-muros de la vida pública y privada. Bajo este contexto e influencias surge la idea de derribar el lienzo de murallas como parte de la apertura urbanística de la Matuna, representada en

la especulación y construcción inmobiliaria destinada a los inicios de la tercerización de la economía de bienes y servicios.

En este sentido, conviene retomar algunos aspectos teóricos básicos planteados en el primero de los capítulos tales como, control y capitalización del espacio, con el fin de vincularlo con las noticias y argumentos esbozados. El espacio es una construcción socio-cultural hegemónica sobre la cual se definieron los proyectos y aspiraciones de la clase económica, empresarial y gubernamental de Cartagena. Sin desconocer las otras valoraciones que sobre los espacios hicieron los grupos populares y cotidianos ajenos a las decisiones “desde arriba”, el espacio fue transformado, gestionado y planificado por el Estado y grupos de poder como mecanismo de legitimación del sistema capitalista. El capitalismo otorgó el contenido funcional a aquellos espacios útiles en la consolidación de su sistema. El derribo de las murallas operó dentro de esta lógica de especulación del espacio con la gestión y transformación del mismo.

El discurso de la higiene, la salubridad pública y el crecimiento urbano escondió ante la opinión pública los intereses estatales y privados en la utilidad de tales terrenos baldíos y liberados. De modo que, la demolición fue clasista y excluyente al dejar de lado y no articular las necesidades de la población -¿popular?- con la construcción de un barrio que remediara el hacinamiento y déficit habitacional del recinto. El control y la capitalización de estos espacios representaba el interés de una oligarquía, que vinculada al poder político, ayudó a gestionarlo, planificarlo y transformarlo acorde a la corriente del ornato, la estética y el embellecimiento que influenciaban las ideas del modernismo y la civilización. Para Harvey y Foucault, desde distintos enfoques, todas las ciudades occidentales son producto de la circulación del capital. Cartagena no fue extraña a tales designios aunque posee sus propias particularidades que la hacen diferente a los casos de Europa e incluso, del resto de Latinoamérica.

La circulación de este capital se manifestó en la capitalización, urbanización y el control del espacio urbano, incluido los terrenos desalojados que dejarían las murallas. El control y la vigilancia por parte del Municipio fueron ejercidas mediante la lotización de los predios y la disposición de las sedes gubernamentales de la represión social, para así así poner limitaciones o facilidades en la gestión urbanística a mediano plazo. En ese sentido, la planificación funcionó como un panóptico; organizado y distribuido según la economía política moderna con la presencia de un cuerpo de policía, la correccional de

menores y las sedes gubernamentales del Municipio y la Gobernación. El espacio tenía que ser controlado y que mejor forma de hacerlo que, con la demolición de las murallas que impedían la apertura espacial y materialización de dichas aspiraciones.

No obstante, la capitalización de los espacios se vio reflejada en una cuantía de proyectos de bienes raíces e inmobiliarios de origen oficial y privado, que aunque no se cristalizaron en su gran mayoría, marcaron los inicios de la tercerización económica. La intervención se forjaba, no solo con la inversión y construcción de modernos edificios de estilo republicano sino que además, con la reconstrucción y demolición de lo que no servía y no estaba en sintonía con el capitalismo. No solo bastaba con comprar y vender; el demoler y reparar eran otra opción en el anhelado mundo de la transformación hacia la civilización. De modo que, los derribos marcaron los orígenes de la mercantilización del recinto fundacional al concebir con la “destrucción creadora” la ciudad comercial y material que conocemos en la actualidad. Una ciudad excluyente y gentrificada con el cartagenero que vive y transita entre las calles, parques y espacios públicos.

Las murallas eran una barrera socio-ideológica que escondía todo lo indeseable, antimoral, que era necesario retirar porque atentaban contra las buenas costumbres de la sociedad. Los derribos marcaron los orígenes de la segregación socio-espacial cuando el discurso de la higiene moral actuó con contundencia sobre los mercados informales de expendios de víveres y las dos calles de prostitución adosadas a los muros. Retirados en contra de su voluntad, las autoridades públicas emplearon mecanismos discursivos que les permitieron legitimar la prosperidad económica y la llegada de turistas y viajeros en detrimento de la apropiación cotidiana del espacio y las murallas mismas. Puede decirse que estos son los inicios de un problema más agudo que viene a ser parte de las lógicas productivas en la actualidad denominado gentrificación. La expulsión de las “hijas del vicio” hacia una zona de tolerancia lejos del centro colonial indicó que el capitalismo buscó adecuar los espacios urbanos a favor de su legitimidad actuando en contra de la población nativa que vivía y trabajaba dentro del recinto.

También hemos demostrado la variedad de intereses y proyectos inmobiliarios e institucionales existentes alrededor de los derribos y área de la Matuna. Más de quince propósitos y una decena de peticiones para la apropiación de terrenos, evidencian cuan trascendental era el poseer una propiedad dentro de los límites de la nueva centralidad urbana de Cartagena de principios del XX: Urbanizaciones, canchas de tenis, un casino,

un teatro, las nuevas sedes de la alcaldía y la gobernación, son entre muchos, una parte de las utilidades en la proyección económica que se tenía de tan estratégico espacio. El diseño y trazado de intervención paisajística del arquitecto Gastón Lelarge, contratado por el Municipio, fue quizás la mejor alternativa de todas por la conexión vial de los antiguos barrios coloniales de la Catedral y San Diego con Getsemaní, diseño macro-espacial, centralización de los edificios gubernamentales y capitalización del espacio con la estética ecléctica del nuevo arte republicano.

BIBLIOGRAFÍA

1. Fuentes primarias

Archivo Histórico de Cartagena

Fondo/Prensa:

Diario El Porvenir: Años de 1911, 1913, 1915, 1916, 1918-1926.

Diario La Época: Año de 1914-1922.

Diario de la Costa: Año de 1918-1924.

Diario El Penitente: Año de 1911.

Fondo/Documentos oficiales:

Gaceta Municipal: Años de 1912, 1914, 1921, 1922 y 1925.

Decretos Municipales: Años de 1886 y 1888.

Acuerdos Municipales: Años de 1912-1919 y 1923-1928.

Biblioteca Bartolomé Calvo de Cartagena.

Fondo/Prensa:

Diario El Porvenir: Años de 1887, 1888, 1893, 1898, 1905, 1912, 1914, 1917.

Biblioteca Luis Ángel Arango – Bogotá:

Fondo/Prensa:

Diario El Tiempo: Año de 1918-1919.

Fondo/Documentos oficiales:

Diario de Bolívar: Año de 1886, 1893, 1894 y 1896.

Diario oficial: Ley 32 de 1924 emitida por el Congreso de la Republica de Colombia sobre *Régimen legal sobre conservación y embellecimiento de los monumentos históricos de Cartagena.*

Informe del Ministerio de Obras Publicas en 1916.

Centro de Documentación para la Historia y la Cultura Afrodescendiente.

Fondo/Prensa:

Diario El Porvenir: 1892, 1894, 1895, 1896, 1897, 1899).

Gaceta Municipal: Año de 1890-1904.

2. Fuentes secundarias

Aguilar Collazo, José Antonio (2004). *Ocio y elite en Cartagena, 1920-1930*. Tesis de Grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena.

Aguilera Díaz, María y Adolfo Meisel Roca (2009). *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Cartagena: Colección de Economía Regional, Banco de la Republica y Biblioteca Luis Ángel Arango.

Álvarez Torres, Jair Hernando (2012). “Educación, progreso y cuerpo en Colombia entre 1920 y 1940: el caso de Antioquia”. En: *Educación, eugenesia y progreso: Biopoder y gubernamentalidad en Colombia*. Andrés Klaus Runge y Bibiana Escobar García (Comp.). Medellín: Ediciones UNAULA.

Arango de Jaramillo, Silvia (1986). “Gastón Lelarge. Arquitecto”. En: *Escala 1.1*. Bogotá: Revista del Instituto de Investigaciones Estéticas de la Universidad Nacional de Colombia.

Arango de Jaramillo, Silvia (1993). *Historia de la arquitectura en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Araujo, José Dionisio y Donaldo Bossa Herazo (1969). *Compilación de Documentos referentes a los bienes del Departamento y otros asuntos del ramo de Hacienda*. Cartagena: 2ª Edición.

Barboza Cruz, Mario (2005). “Proyecto de modernización y urbanización en México y Bogotá 1880-1930”. En: *Memoria y Sociedad*. N° 19. Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Vol. 9.

Barreda Marcos, Pedro Miguel (1999). “Construcción problemática y derribo polémico: el Arco del Mercado”. En: *Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses N° 70*. Palencia: Diputación de Palencia y Departamento de Cultura.

Blanco, Agustín (1971). “Noticia historial de la provincia de Cartagena de las Indias, año 1772. Por Diego De Peredo”. En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura N° 6 y 7*. Bogotá: Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana.

Blanco, Jorge Orlando y Giovanny Salcedo Cruz (2012). “Entre lo tradicional y lo moderno. Bogotá a comienzos del siglo XX”. En: *Investigación y Desarrollo*, N° 20. Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Desarrollo Humano y Centro de Investigaciones en Desarrollo Humano de la Universidad del Norte. Barranquilla, p. 190-228.

Borrego Pla, María del Carmen (1983). *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos y Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Borrego Pla, María del Carmen, Sigifredo Vásquez Cienfuegos y Francisco Muriel Parejo (2010). “La trayectoria urbana de Cartagena de Indias hasta 1586”. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Calvo Stevenson, Haroldo y Adolfo Meisel (Editores). Cartagena: Banco de la Republica.

Bossa, Donaldo. *Construcciones, demoliciones, Restauraciones y Remodelaciones en Cartagena de Indias*. Cartagena: Graficas El Faro, 1975.

Cabrera, Alfonso Rafael (2008). “La fortificación de los puertos de América: Cartagena de Indias”. En: Ponencia preliminar de la Reunión Nacional “Las facultades de ingeniería y su desarrollo al país”. Cartagena: ACOFI.

Calvo Stevenson, Haroldo (2002). “A la sombra de la Popa: El declive de Cartagena en el siglo XIX”. En: *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Calvo Stevenson, Haroldo y Adolfo Meisel Roca (Editores). Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano -Seccional Cartagena y Área Cultural del Banco de la Republica.

Carrión, Fernando y Manuel Demmert (2008). *Centro histórico de Quito: ¿patrimonio de la humanidad o del mercado?* Quito: s/e.

Casas Orrego, Álvaro (2002). “Epidemias y salud pública en Cartagena en el siglo XIX”. En: *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Calvo Stevenson, Haroldo y Adolfo Meisel Roca (Editores). Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe y Banco de la República.

Casas Orrego, Álvaro (2007). “Higiene y ciencia sanitaria en Cartagena a comienzos del siglo XX”. En: *Memorias del V y VI Seminario Internacional de Estudios del Caribe*. Cartagena: Instituto Internacional de Estudios del Caribe – Universidad de Cartagena.

Casas Orrego, Álvaro León (1994). “Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930”. En: *Historia y Cultura N°3*. Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena.

Casas Orrego, Álvaro León (2002). “Epidemias y salud pública en Cartagena en el siglo XIX”. En: *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Calvo Stevenson, Haroldo y Adolfo Meisel Roca (Editores). Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional Cartagena y Área Cultural del Banco de la República.

Casas Orrego, Álvaro León y Jorge Márquez Valderrama (1999). “Sociedad Médica y Medicina Tropical en Cartagena del siglo XIX al XX”. En: *Anuario colombiano de*

Historia Social y de la Cultura. N° 26. Bogotá: Facultad de Ciencias Humanas y Departamento de Historia de la Universidad Nacional de Colombia.

Castaño Madero, Marceliano (2005). *Servicios públicos. Modernización de la vida urbana en Cartagena 1910-1930.* Tesis de grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena.

Castro Blanco, Elías (2008). “Estado, control social y apropiaciones simbólicas”. En: *Revista Diálogos de Saberes.* Universidad de la Rioja, Informe de investigación, págs. 161-176.

Congreso Nacional de la Republica de Colombia. Ley 32 de 1924 sobre *Régimen legal sobre conservación y embellecimiento de los monumentos históricos de Cartagena.*

Cortes, José Miguel (2010). *La ciudad cautiva. Control y vigilancia en el espacio urbano.* Madrid: Ediciones Akal.

Dávila Santiago, Rubén (1988). *El derribo de las Murallas. Orígenes intelectuales del Socialismo en Puerto Rico.* Rio Piedras; Editorial Cultural.

De Avila, Orlando (2008). *Políticas urbanas, pobreza y exclusión social en Cartagena: El caso de Chambacu, 1956-1971.* Tesis de grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena.

De Ávila, Orlando y Lorena Guerrero (2011). *Cartagena vista por los viajeros, siglo XVIII-XX.* Biblioteca Bicentenario de la Independencia de Cartagena de Indias, Tomo IV. Alcaldía de Cartagena, Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, Universidad de Cartagena e Instituto Internacional de Estudios del Caribe.

De Certeau, Michel (2000). *La invención de lo cotidiano. Artes de hacer.* México: Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.

De León Mendoza, Vicky (2010). *Opinión pública y prensa durante la Regeneración: ¿Política de orden y censura?, Cartagena 1886-1899.* Cartagena: Tesis de Grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena.

Díaz, Ariane (2010). “Acerca de Paris, capital de la modernidad, de David Harvey”. En: *IPS Blog de debate.* Encontrado en: <http://www.ips.org.ar/?p=432>. Revisado el 10 de Mayo del 2014.

Díaz, Daniel (2012). *Genealogías de la colombianidad. Formaciones discursivas y tecnologías de gobierno en los siglos XIX y XX.* Santiago Castro-Gómez y Eduardo Restrepo (Editores). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Domínguez Pérez, Olivia (1990). “El puerto de Veracruz: La modernización a finales del siglo XIX”. En: *Anuario VII del Centro de Investigaciones Históricas.* Universidad Veracruzana-Xalapa.

Dorta, Enrique Marco (1988). *Cartagena de Indias: Puerto y plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero.

Dusell, Enrique (1994). *1492: El encubrimiento del Otro. Hacia el origen del "mito de la Modernidad"*. México: Cambio XXI y Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública

Echeverría, Bolívar (2010). *Modernidad y Blanquitud*. México: Ediciones Era.

Elizalde Marquina, Esther (2008). "Derribo de murallas y expansión urbana: el caso de Pamplona en el contexto hispano de los siglos XIX y XX". En: *Cuadernos de la Catedra de Patrimonio y Arte Navarro N° 3*. Universidad de Navarra, págs. 693-706.

Escribano Páez, José Miguel (2011). "El derribo de murallas y castillos navarros tras la conquista. Antiguas y nuevas perspectivas". En: *Príncipe de Viana N° 254*. Gobierno de Navarra: Congreso General de Historia de Navarra, vol. II, págs. 583-597.

Fernández Villa, Alfonso (2005). "Clientelismo y guerra civil en Cartagena. Sobre las estrategias políticas de la elite cartagenera, (1885-1895)". En: *Memorias N° 2*. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe. Barranquilla: Universidad del Norte.

Fischer, Thomas (1998). "Antes de la separación de Panamá: La Guerra de los Mil Días, el contexto internacional y el Canal". En: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura N° 25*. Bogotá: Revista del Departamento de Historia de la Universidad Nacional de Colombia

Foucault, Michel (1976). *Historia de la sexualidad I. La voluntad del saber*. Paris: Editorial Gallimard.

Foucault, Michel (1980) "The eye of power: conversation with J-P Barou and M. Perrot", en C. Gordon (ed.), *Power/Knowledge: Selected Interviews and Other Writings, 1972-1977* by Michel Foucault, Harvester Press, Herts, pp. 146-1

Foucault, Michel (1988). "El sujeto y el poder". En: *Revista Mexicana de Sociología N° 3*. Revista de la Universidad Nacional Autónoma de México, págs. 3-20.

Foucault, Michel (2006). *Seguridad, territorio, población. Curso en el College de France (1977 – 1978)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Foucault, Michel (2009). *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. México: Siglo XXI Editores.

Foucault, Michel (2010). *Nacimiento de la biopolítica*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Foucault, Michel (2012). *El poder, una bestia magnífica. Sobre el poder, la prisión y la vida*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Fuentes, Joan (1977). "La problemática de las murallas en el crecimiento de la 'ciutat' de Mallorca". En: *Mayurga N° 17*. Revista de Geografía.

García Canal, María Inés (2006). *Espacio y Poder. El espacio en la reflexión de Foucault*. México: Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Xochimilco División de Ciencias Sociales y Humanidades.

García Canclini, Néstor (1999). “Los usos sociales del patrimonio cultural”. En: *Patrimonio Etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*. Encarnación Criado (Editor). Andalucía: Consejería de Cultura.

García-Bellido García de Diego, Javier y Sara Mangiagalli (2008). “Pascual Madoz y el derribo de las murallas en el albor del Ensanche de Barcelona”. En: *Quaderns d’Historia* N° 14. Revista del Seminario de Historia de Barcelona.

García-Canclini, Néstor (2004). *Cultura hibridad. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México: Editorial Grijalbo.

Giraldo Isaza, Fabio y Hector López (1991). “La metamorfosis de la modernidad”. En: *Colombia al despertar de la modernidad*. Fernando Viviescas y Fabio Giraldo (Comp.). Bogotá: Foro Nacional por Colombia.

González Ordóvas, María José (1998). “La cuestión urbana. Algunas perspectivas críticas”. En: *Revista de Estudios Políticos*. (Nueva Época) N° 101. Madrid.

Graizbord, Boris (2002). “Elementos para el ordenamiento territorial: uso del suelo y recursos”. En: *Estudios Demográficos y Urbanos*, N° 2. Revista del Colegio de México, págs. 411-423.

Granados, Aider (2005). “Hispanismos, nación y proyectos culturales Colombia y México: 1886-1921. Un estudio de historia comparada”. En: *Memoria y Sociedad* N° 19. Bogotá: Revista del Departamento de Historia y Geografía de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá.

Guerrero, Lorena (2008). *Imaginarios urbanos en Cartagena: Visiones y proyectos de ciudad 1910-1925*. Tesis del Programa de Historia de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena.

Guerrero, Lorena (2014). *Eugenesia y biopolítica: La modernización de la ciudad-puerto de Cartagena, 1910-1930*. Tesis del Departamento de Asuntos Públicos de la Maestría de Estudios Urbanos FLACSO-Ecuador.

Gutiérrez, Ramón (2005). *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid: Fundación Iberdrola y Editorial El Viso.

Hardoy, Jorge Enrique y Mario Dos Santos (1983). *Impacto de la urbanización de los centros históricos Latinoamericanos*. Santo Domingo: Proyecto Regional de Patrimonio Cultural y Desarrollo PNUD y UNESCO.

Harvey, David (2006). *Paris, capital de la Modernidad*. Madrid: Editorial Akal.

Herrera Casado, Antonio (1986). "La muralla de Guadalajara". En: *Wad-al-Hayara N° 13*. Revista de Estudios de Guadalajara. Madrid: Diputación Provincial de Guadalajara e Institución Provincial de Cultura "Marqués de Santillana" pág. 419-432.

Hobsbawm, Eric (1998). "De la historia social a la historia de la sociedad". *Sobre la historia*. Barcelona: Editorial Crítica.

Jaspe, Generoso (1919). "Las murallas de Cartagena". En: *Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena N° 41 y 42*. Cartagena: Academia de Historia de Cartagena.

Joffre, Gabriel Ramón (2004) "El guion de la cirugía urbana: Lima 1850-1940". En: Ensayos en Ciencias Sociales. Lima: Hallado en: www.cholonautas.edu.pe Revisado el 08 de Marzo del 2014.

Kingman Garcés, Eduardo (2008) *La ciudad y los otros, Quito 1860-1940. Higienismo, ornato y policía*. Quito: Flacso –Ecuador, FONSAI y Universitat Rovira i Virgili.

Lefebvre, Henri (1971). *Introducción a la modernidad*. Madrid: Editorial Tecnos-Colección de Ciencia Sociales-Serie de Sociología.

Lefebvre, Henry (1991). *The Production of Space*. Oxford: Basil Blackwell.

Lemaitre, Eduardo (1948). *Corralito de piedra*. Cartagena: Edición Bolívar.

Lemaitre, Eduardo (1982a). "El derribo parcial de las murallas de Cartagena: como y cuando se llevó a cabo". En: *Boletín Historial N° 155*. Cartagena Academia de Historia de Cartagena.

Lemaitre, Eduardo (1982b). "Miasmas y desagües". En: *Boletín Historial N° 155*. Cartagena: Academia de Historia de Cartagena de Indias.

Lemaitre, Eduardo (1983). *Historia General de Cartagena*. Tomo IV. Bogotá: Banco de la República.

Lipovetsky, Gilles (1991). "Modernismo y posmodernismo". En: *Colombia al despertar de la modernidad*. Fernando Viviescas y Fabio Giraldo Isaza (Comp.). Bogotá: Foro Nacional por Colombia.

Marchena, Juan (2001). "El poder de las piedras del rey. El impacto de los modelos europeos de fortificación en la ciudad barroca americana". En: *Actas del III Congreso Internacional de Barroco Americano: Territorio, Arte, Espacio y Sociedad*. Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, 8 al 12 de octubre de 2001.

Marco Dorta, Enrique (1951). *Cartagena de Indias: La ciudad y sus monumentos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

Marco Dorta, Enrique (1988). *Cartagena de Indias: Puerto y Plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 3ª Edición.

Martínez Fonseca, Irina Víctor Tapias de la Cruz y Lya Margarita Vega (1999). *La ciudad soñada. Proyectos no ejecutados en Cartagena de Indias durante la Colonia y la República. (1533-1919)*. Cartagena: Tesis de Grado del Programa de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe.

Meisel Roca, Adolfo (1987). “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”. En: *Lecturas de Economía N° 23*. Medellín: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Antioquia.

Meisel Roca, Adolfo (1991). “¿Por qué perdió la costa el siglo XX?”. *El rezago de la Costa Caribe Colombiana*. Calvo Stevenson, Haroldo y Adolfo Meisel Roca (Editores). Bogotá: Banco de la Republica, Fundesarrollo, Universidad del Norte y Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional Cartagena, p. 69-102.

Meisel Roca, Adolfo (1999). “Cartagena a remolque de la economía nacional 1900-1950”. En: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial. N° 4*. Cartagena: Banco de la República, (Trabajo presentado en el II Simposio de Historia de Cartagena).

Meisel Roca, Adolfo (2009). *¿Por qué se perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos*. Cartagena: Centro de Estudios Económicos Regionales-CEER y Área Cultural del Banco de la Republica.

Meisel Roca, Adolfo (2012). “¿Quién manda aquí? Poder regional y participación de la Costa Caribe en los gabinetes ministeriales, 1900-2000”. En: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial N° 31*. Cartagena: Banco de la Republica y Centro de Estudios Económicos Regionales –CEER, 36 págs.

Meisel Roca, Adolfo e Irene Salazar Mejía (2011). “La desamortización en el Caribe Colombiano: Una reforma urbana liberal: 1861-1881”. En: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial N° 30*. Cartagena: Centro de Estudios Económicos Regionales – CEER y Banco de la Republica.

Melo, Jorge Orlando (1979). “La evolución económica de Colombia, 1830-1930”. En: *Manual de Historia de Colombia*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura.

Melo, Jorge Orlando (1999). “De la nueva historia a la historia fragmentada: La producción histórica colombiana en la última década del siglo”. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico N° 50-51*. Bogotá: Revista del Área Cultural del Banco de la Republica

Melosi, Darío (1980). “Las estrategias del control social en el capitalismo”. En: *Revista de Sociología N° 13*. Revista del Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma de Barcelona, págs. 165-196.

Monlau, Pedro Felipe (1841). *Abajo las murallas!!! Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad*. Ayuntamiento de Barcelona, Imprenta del Constitucional, págs. VII.

Monroy Díaz, Elkin Javier (2008). *Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias: El derribo de las murallas y baluartes, justificaciones*

higiénico-sanitarias e intereses privados, 1916-1925. Tesis de grado del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena.

Monroy Díaz, Elkin Javier (2011). *Algunas nociones sobre el hispanismo: Intelectuales y conmemoraciones centenarias en Colombia, 1886-1910*. Inédito. Artículo remitido al Departamento de Ciencia, Tecnología e Innovación- COLCIENCIAS en el marco del Programa Jóvenes Investigadores e Innovadores Virginia Gutiérrez de Pineda, 2010-2011.

Montes, Ricardo (2002). “Las murallas de Murcia en el siglo XIX. Reconstrucción y destrucción”. En: *Revista Murgetana N° 106*. Murcia: Región de Murcia Digital, págs. 95-101.

Morais Vallejo, Emilio (2012). “La demolición de las puertas del recinto amurallado de León en los siglos XIX y XX. Una pérdida patrimonial irreparable”. En: *Anales de Historia del Arte N° 22*. Universidad Complutense de Madrid, págs. 9-39

Morales, Alfredo (2013). “Un episodio en el derribo de las murallas de Sevilla”. En: *Laboratorio de Arte N° 25*. Sevilla: Revista del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Sevilla.

Munizaga Vigil, Gustavo (1999) *Las ciudades y su Historia. Una aproximación*. Chile: Universidad Católica de Chile y Alfa Omega Editores S.A.

Navascués Palacio, Pedro (2000). “¡Abajo las murallas!”. En: *Descubrir el Arte N° 16*. Madrid: Editorial Arlanza, págs. 116-118.

Nichols E., Theodore (1973). *Tres puertos de Colombia*. Bogotá, Banco Popular.

Novoa, Manuel (1998). “Una reflexión sobre la reciente transformación de Barcelona”. En: *Geografía I*. Revista de la Facultad de Letras de la Universidad de Porto.

Peredo Beltrán, Elizabeth (2004). “Una aproximación a la problemática de género y etnicidad en América Latina”. En: *Mujer y Desarrollo N° 53*. Santiago de Chile: CEPAL y Naciones Unidas.

Pérez, Adolfo (2012). “Ensayo de opinión: Notas historiográficas e interpretativas sobre los estudios de las guerras civiles en Colombia: El caso de la Guerra de los Mil Días, 1899-1902”. En: *Revista Divergencia N° 2*. Taller de Historia Política de la O.C.F. Viña del Mar (Chile), p. 169-177.

Pérez, Edmundo (1998). “Los ferrocarriles y el desarrollo regional y urbano de Colombia”. En: *Bitácora Urbano-Territorial N°2*. Bogotá: Revista de la Universidad Nacional de Colombia.

Posada Carbò, Eduardo (1998). *El Caribe Colombiano. Una historia regional, 1870-1950*. Bogotá: Ancora Editores y Banco de la República.

Posada Carbò, Eduardo (2002). “Núñez y Cartagena en la política nacional, 1886-1894”. En: *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Calvo Stevenson, Haroldo y Adolfo

Meisel Roca (Editores). Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional Cartagena y Banco de la República.

Pretelt Burgos, Manuel (1938). *Monografía de Cartagena*. Primer premio en el concurso abierto por la Junta Oficial del Censo en el Departamento de Bolívar y publicada bajo los auspicios de la Sociedad de Mejoras Públicas.

Quintero Pérez, Gloria (2008). “Las prácticas de control socio-espacial y sus efectos territoriales”. En: *Bitácora N° 1 (12)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, págs. 105-116.

Rawitscher, Peter (2000). “Vistiendo y desvistiendo la modernidad: el Centro de Bogotá en los siglos XIX y XX”. En: *Memorias hegemónicas, memorias disidentes*. Cristóbal Gneco y Marta Zambrano (Editores). Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH -, Colciencias, Universidad del Cauca.

Restrepo, Jorge Alberto (1989). “Personajes de la vida económica, política y social de Cartagena a finales del siglo XIX”. En: *Huellas N° 26*. Revista de la Universidad del Norte. Barranquilla.

Ripoll, María Teresa (1998). “El Central Colombia. Inicios de industrialización en el Caribe Colombiano”. En: *Boletín Cultural y Bibliográfico N° 45*. Revista del Área Cultural del Banco de la República – Seccional Cartagena.

Ripoll, María Teresa (2000). “Redes familiares y el comercio en Cartagena: El caso de Rafael del Castillo & Co., 1861-1960”. En: *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial N° 5*. Cartagena: Banco de la República y Centro de Investigaciones Económicas del Caribe Colombiano.

Rodríguez Julia, Edgardo (1992) “San Juan, ciudad lacustre”. *Revista Nueva Sociedad. Democracia y Política en América Latina N° 120*. Buenos Aires, s.e.

Román Romero, Raúl (2001). “Memoria y contra memoria: El uso público de la historia en Cartagena”. *Desorden en la plaza. Modernización y memoria urbana en Cartagena*. Editorial Lealón e Instituto Distrital de Cultura.

Román Romero, Raúl (2005). “Memorias enfrentadas. Centenario, Nación y Estado, 1920-1921”. En: *Memorias N° 2*. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe. Barranquilla: Universidad del Norte.

Román, Raúl y Lorena Guerrero (2011). “Entre sombras y luces: la conmemoración del centenario de la independencia de Cartagena, modernización e imaginarios de ciudad”. En: *Memorias N° 14*. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano. Barranquilla: Universidad del Norte, p. 114-135.

Romero, José Luis (2007). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Roncayo, Marcel (1991). “Las murallas después de las murallas. Realidad y representación de la muralla entre los siglos XIX y XX; Marsella y París”. En: *La*

ciudad y las murallas. Cesare De Seta y Jacques LeGoff (Coord.). Madrid: Ediciones Cátedra.

Safford, Frank (1969). “Empresarios nacionales y extranjeros en Colombia durante el siglo XIX”. En: Anuario colombiano de Historia social y de la cultura N° 4. Bogotá: Publicación digital en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República

Salas, Luisinho (2009). “El ferrocarril Cartagena-Calamar: la desaparición de una empresa heroica (1950 - 1951)”. En: *Trenzando N° 2*. Revista Cultural del Caribe Colombiano. Cartagena, p. 11-20.

Salcedo, Rodrigo (2007). “La lucha por el espacio urbano”. En: *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de la ciudadanía*. Segovia, Olga (Editora). Santiago de Chile: Ediciones SUR.

Samudio Trallero, Alberto (1999). “El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande”. En: *Serie de Estudios sobre la Costa Caribe N° 7*. Departamento de Investigaciones de la Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional Cartagena.

Samudio Trallero, Alberto (2002). “La vida urbana de Cartagena en el siglo XIX”. En: *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Calvo Stevenson, Haroldo y Adolfo Meisel Roca (Editores). Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano – Seccional Cartagena y Área Cultural del Banco de la República.

Samudio Trallero, Alberto (2006). “Cartagena veintiún años después de ser declarada patrimonio mundial”. En: *Memorias N° 6*. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe. Barranquilla: Universidad del Norte, 12 págs.

Sánchez de Juan, Joan-Antón (2000). “La destrucción creadora: El lenguaje de la reforma urbana en tres ciudades de la Europa Mediterránea del siglo XIX (Marsella, Nápoles, Barcelona)”. En: *Scripta Nova N° 63*. Universidad de Barcelona: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 20 págs.

Sánchez, Juan Eugenio (1979). “Poder y Espacio”. En: *Geocrítica N°23*. Cuadernos críticos de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona. Año IV.

Segovia Salas, Rodolfo (1987). *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e Historia*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.

Serrano Segura, María del Mar (1991). “La ciudad percibida. Murallas y ensanches desde las guías urbanas del siglo XIX”. En: *Cuadernos críticos de Geografía Humana Geo-Critica N° 91*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 25 págs.

Solano de las Aguas, Sergio (1998). “Trabajo y ocio en el caribe Colombiano, 1880-1930”. En: *Historia y Cultura N° 4*. Cartagena: Revista de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad de Cartagena, p. 61-76.

Solano de las Aguas, Sergio (2001). "Formación de los trabajadores fabriles en el Caribe Colombiano". En: *El Taller de la Historia N° 1*. Cartagena: Revista del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, p. 79-121.

Solano de las Aguas, Sergio (2003). *Puertos, sociedad y conflictos en el Caribe Colombiano 1850-1930*. Observatorio del Caribe Colombiano y Universidad de Cartagena. Beca de Investigación Cultural Hector Rojas Herazo.

Solano de las Aguas, Sergio (2008). "Imprentas, tipógrafos y estilos de vida en el Caribe Colombiano, 1850-1930". En: *Palabra N° 9*. Revista de la Facultad de Ciencias Sociales y Educación de la Universidad de Cartagena.

Solano de las Aguas, Sergio (2009). "Empresarios, capitales e industrias en la región Caribe Colombiana bajo el despegue del modelo agro-exportador a comienzos del siglo XX". En: *H-industria N°4*. Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina. Buenos Aires: Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires – BAIRES.

Solano de las Aguas, Sergio (2010). "Del espacio portuario a la ciudad portuaria. Los puertos del Caribe colombiano como espacios polifuncionales en el siglo XIX". En: *Varia historia N° 44*. Belo Horizonte: vol. 26.

Solano de las Aguas, Sergio (2013). "Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810". En: *Memorias N° 19*. Barranquilla: Revista de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano de la Universidad del Norte.

Téllez, German, (1992). "La arquitectura y el urbanismo en la época republicana, 1830-40/1930-35". En: *Manual de Historia de Colombia. Tomo N° 2*. Bogotá: Procultura y Tercer Mundo Editores.

Thesing, Josef (1991). "América Latina: Tradición y modernidad. Introducción". En: *América Latina: Tradición y Modernidad*. Josef Thesing (Editor). Germany; Konrad Adenauer Stiftung.

Tirado, Francisco Javier y Martin Mora (2002). "El espacio y el poder: Michel Foucault y la crítica de la historia". En: *Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad N° 25*. Jalisco: Revista de la División de Estudios sobre Estado y Sociedad del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara

Tomas Ucedo, José María (2003) "Paris, capital del siglo XIX". En: *Revista de Estudios Sociales. N° 100*. San José: Universidad Nacional de Costa Rica.

Torner, Florentino y Ernestina de Champourcin (1987). *La elite del poder*. México: Fondo de Cultura Económica.

Troncoso Ovalle, Luis (2001). "Crisis y renovación del conservatismo cartagenero". En: *El Taller de la Historia N° 1*. Revista del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena.

Uluhogian, Franca (1989). “De la ciudad amurallada a la ciudad funcional. Demolición de las murallas y expansión urbana”. En: *La ciudad y las murallas*. Cesare de Seta y Jacques LeGoff (Editores). Madrid: Editorial Catedra.

Uribe Celis, Carlos (1984). *Los años veinte en Colombia. Ideología y Cultura*. Bogotá: Editorial Colombia Nueva Ltda.

Urueta, José y Eduardo De Piñeres (2011). *Cartagena y sus cercanías. Guía descriptiva del Departamento de Bolívar*. Biblioteca Bicentenario de la Independencia de Cartagena de Indias, Tomo I. Cartagena: Alcaldía de Cartagena, Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena, Universidad de Cartagena/ Instituto Internacional de Estudios del Caribe, 3ª Edición.

Verbel Guardo, Alejandro y Mirian Altamiranda R. (1999). *Utopía La Matuna*. Cartagena: Tesis de grado del Programa de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano - Seccional Cartagena.

Vila, Agustín (1843). *Abajo las murallas!!! Resumen histórico de los males que ha causado a España y a Barcelona en particular, el haberse mantenido plaza fuerte esta ciudad después de la dominación sarracena*. Barcelona: Junta del derribo de las murallas de Barcelona, Imprenta de A. Brusi, 23 págs.

Villegas Vélez, Álvaro Andrés y Catalina Castrillón Gallego (2006). “Territorio, enfermedad y población en la producción de la geografía tropical colombiana, 1872-1934”. En: *Historia Crítica N° 32*. Bogotá: Revista del Departamento de Historia de la Universidad de los Andes, p. 94-117.

Vite, Miguel Ángel (2010). “Reflexiones sobre la mercantilización del patrimonio histórico de México”. En: *Biblio 3W N° 882*. Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Serie documental de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana.

Zapatero, Juan Manuel (1969). *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su restauración*. Madrid: Talleres Gráficos Viuda de C. Bermejo.

Zapatero, Juan Manuel (1979). *Historia de las Fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Educación y Dirección General de Relaciones culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores.