Cartagena de Indias, localizada al norte de la costa Atlántica colombiana, puerto marítimo y turístico por excelencia, debe esta vocación a su origen insular, cuya ubicación geográfica le permitió, desde épocas virreinales (1533), no solo ser una de las más importantes colonias españolas en América, sino "*la llave del reino*" [1], como la llamaba el Rey Felipe II, precisamente por su estratégico emplazamiento en el Caribe, lo que le tributó a su vez ser plaza fuerte.

El ser una urbe geográficamente dispuesta de cara al mar, la condicionó como ciudad puerto, volviéndola importante en la geopolítica virreinal, donde diversos edificios y muelles, le fundamentaron usos diversos en términos marítimos y de actividad portuaria; lo que implicó, durante más de 300 años, el desarrollo de toda una infraestructura al servicio de esas actividades.

La plaza fundacional de Cartagena de Indias, de la Aduana o de la Mar como se le conoció en la colonia, constituye un espacio público de inigualables valores patrimoniales; en ella, no solo se da inicio al proceso de fundación [2], sino también a ese espacio que servía de muelle para descargar los bateles de las flotas [3], constituyendo caso particular su estudio tipológico, tanto por su importancia mercantil, como por las características geográficas de su ubicación [4], en una relación directa con el puerto y las actividades que esto conlleva.

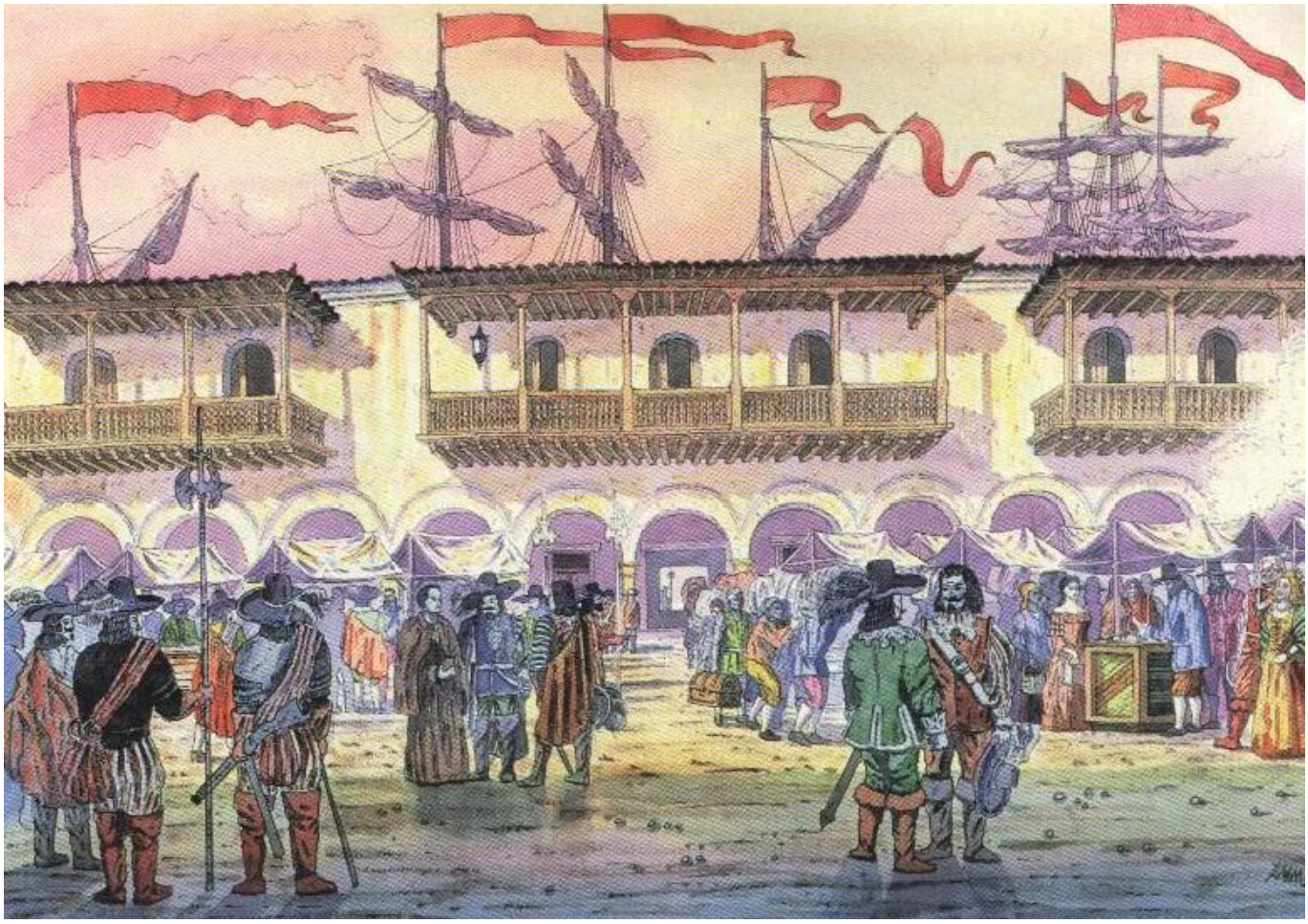
La infraestructura portuaria colonial



Panorámica general sobre el área de los muelles de Cartagena de Indias, su centro histórico, plaza de la Aduana (2009). Se observa la vida cotidiana y tradicional del muelle de los Pegasos que fue "esterilizada" para 2015 por las obras de Transcaribe. Zabaleta Puello, Ricardo. Archivo personal.

Desde sus orígenes, el muelle de la Contaduría, posteriormente de la Bodeguita, emplazado en la bahía de "Las Animas", se interrelaciona por sus funciones marítimas con la plaza, determinando el surgimiento de una arquitectura vital para ese contexto; pues las fachadas que la paramentan con sus portales, serán su soporte físico, generando edificaciones como la Casa de la Real Contratación de su Majestad [5], donde se despachaban todos los negocios marítimos de Cartagena, igual, la antigua casa de la Real Contaduría o Aduana, hoy Alcaldía Mayor, que van a fortalecer el intercambio comercial, el ejercicio de la vida pública y marítima, consolidando la esencia de la Plaza de la Aduana como espacio portuario, aunque hoy funciona para fines turísticos, donde solo podemos rescatar como espacio público, el hecho de ser utilizada para exposición de ferias comerciales, que bien pueden evocar épocas pasadas.

Todo un sistema de actividades marítimas y portuarias con el tiempo se arraigaron en torno a la plaza, gestando su imagen urbana y vocación como tal; atraque de galeones, funciones de cabotaje, comercialización de mercancías y toda la administración portuaria allí establecida, así lo han evidenciado. Hoy revela una imagen más turística.



Feria en Plaza de la Mar, a mediados del XVII (Feria de Galeones). Coincidía anualmente con la llegada de navíos de España provistos de mercancías controladas por la Aduana (al fondo de la imagen). Zúñiga Ángel, Gonzalo. "San Luis de Bocachica, Un Gigante Olvidado en la historia colonial de Cartagena de Indias". Pag.18.

La Plaza del Mar, hoy Aduana, ha recibido diversos nombres, para 1571 Plaza Real, por estar paramentada, por el norte con la casa Real o de Contratación (casa de la "Isla"), lo que le permitió ser depositaria de significativas actividades comerciales venidas de ultramar. Su singular forma triangular estuvo abierta, en sus orígenes, hacia la bahía de las Animas, convirtiéndose, con la construcción de una muralla hacia ese frente, en un espacio controlado para dichas actividades.

Todo este sistema portuario, muelle, plaza y edificios al servicio de aduana, administración y contratación, se consolidan en el siglo XVIII, definiendo la identidad de este espacio, habilitando en su perímetro las más representativas instituciones comerciales de la época y de las cuales a la fecha, solo los muelles, como veremos más adelante y el edificio de la Aduana o Alcaldía, cumplen y son representativos de esa antigua actividad portuaria y administrativa.

Entender Cartagena como una ciudad puerto, es comprensible desde sus orígenes, entenderla turísticamente, implica verla como conjunto; su centro histórico, murallas, plazas y edificios se han convertido en un total atractivo. En atención a esta consideración, Cartagena ha evolucionado conforme a los tiempos y en 486 años cumplidos, ha sufrido transformaciones y adaptaciones a diversidad de usos, entre ellos el turístico.

De plaza fuerte, ciudad puerto, “llave del reino”, a ciudad turística, le ha valido modificar su infraestructura portuaria original, siendo la Plaza de la Aduana, hoy, en conjunto con los edificios que la complementan como sistema, un espacio vital en el fortalecimiento de la memoria histórica y lugar de la expresión cultural nuestra. En iguales circunstancias, los edificios y el sistema de muelles que se desarrollaron en su entorno, han modificado su uso original, caso especial la antigua casa “de la Isla” y los muelles de la Contaduría o Bodeguita.

La casa de la Isla

Joya de la arquitectura colonial cartagenera, desarrollada en dos pisos en torno a un gran patio central ocupaba una manzana completa, de allí su nombre. De ser casa de la Real Contratación, vivienda de Gobernadores, oficiales reales y virreyes, desafortunadamente fue demolida para dar paso, en 1929, a la construcción del primer edificio en altura de Cartagena: el Andian, construido por la empresa del mismo nombre [6].



Plaza de la Aduana (1920), en primer plano edificio Aduana, hoy Alcaldía, Monumento a Colon y Casa de la Isla al fondo (Contratación Real). Demolición casa de la Isla en 1927.c. y edificio Andian en 1946. Fototeca Histórica de Cartagena de Indias.

Inmueble de siete pisos erigido en estructura metálica, responde a las características de la Escuela Chicago, por lo cual desde lo tecnológico, va a convertirse en el primer edificio moderno de Colombia [7], rompiendo el perfil y escala urbana del centro histórico, no dando espacio a ningún tipo de reutilización de la memoria histórica y portuaria de la casa de la “Isla”, si a mucho, solo el portal que definía su primera planta, siendo una reconversión que distorsionó e impactó negativamente, no solo el contexto urbano, sino el sistema de infraestructura portuaria de la plaza de la Aduana.

Muelle de la Contaduría o de la Bodeguita

La larga tradición portuaria de la ciudad, le significó en su estructura urbana, constituir sobre la Bahía de las Animas, un sistema de muelles longitudinalmente desarrollados, desde los Pegasos y a lo largo de toda la avenida Blas de Lezo, hasta el Limbo, en la entrada al sector turístico de Bocagrande. Conocido originalmente como muelle de la Contaduría o de la Aduana, por él llegó, no solo toneladas de mercancías, sino también el nefasto tráfico negrero, convirtiéndolo en el primer puerto receptor de esclavizados de la colonia. Entre 1595 y 1640 los portugueses trajeron a Cartagena alrededor de 125.000 africanos esclavizados. Igual por este muelle entraron todas las manifestaciones étnicas y culturales que hacen de la

Cartagena poniente, un crisol de culturas [8].

Para 1894, fue ampliado para servir de bodega al recién inaugurado ferrocarril Cartagena – Calamar, conociéndosele con el nombre de La Bodeguita. Ese gran espacio ligado urbanística, paisajística, histórica y comercialmente a Cartagena, incluso en estos últimos tiempos, a la actividad turística, le ha deparado cambios morfológicos y estéticos.

Localizado a la entrada de Bocagrande, a finales del XIX, se construye el muelle de La Machina, donde hoy funciona la Base Naval frente a la bahía de Cartagena y donde terminaba la carrilera del tren. Un muelle donde se le hacía aduana a la carga que de los buques pasaba directamente a los vagones del ferrocarril, a la vez eran embarcadas en buques fluviales, que se dirigían al interior del país. Un incendio en 1931 consumió el muelle, siendo reemplazado por unos modernos en la isla de Manga en el costado sur oriental de la bahía y que a la fecha constituyen el de la Sociedad Portuaria de Cartagena.

En el de La Bodeguita, actualmente se ha establecido, con una infraestructura totalmente contemporánea, el abordaje de embarcaciones turísticas que se desplazan a la zona insular de la ciudad, conservando al menos esa función de cara a la bahía y la vocación marítima que siempre ha tenido. Todo este sistema de muelles, ligado estrechamente a su historia y a la plaza de la Aduana, sigue asegurando de cierta manera, esa fusión que asocia a la ciudad con el pasado y futuro de su bahía, así como a su vocación de puerto.

La imagen de embarcaciones y mercancías que el muelle de los Pegasos manejó durante décadas, se mantuvo en conexión con la Aduana hasta la primera del 2000, cuando se inician las obras de Transcaribe – sistema integrado de transporte masivo de Cartagena de Indias -, las cuales, en el sector citado, despeja y desaparece, generando lo que denominamos en su momento “Esterilización del Paisaje” [9]; pues no solo desapareció la actividad portuaria como tal, sino que eliminó actividades de corte socio cultural – socio forma [10] -, que tenían que ver con la presencia de ciudadanos que departían en unos kioscos donde se degustaba comida tradicional, “esterilizando” paisaje cultural y urbano, ya que en conjunto

constituían típicas estampas de la ciudad.



Panorámica comparativa del estado del muelle de los Pegasos antes (2009) y después de la intervención de Transcaribe (2016). Zabaleta Puello, Ricardo, archivo personal.

Hoy el muelle de los Pegasos, totalmente descubierto, sin arborización, sin kioscos, sin las mercancías, sin las embarcaciones, presta un servicio meramente turístico, que facilita por temporadas, el uso de barcos o yates turísticos, dos con fisionomía de galeón, pero en un amplio espacio desprovisto de todo lo que en su momento tuvo y lo identificaba como un lugar marítimo y tradicional de Cartagena.




Replica de un galeón (turístico) en el muelle de los Pegasos en su relación con el puerto, la muralla y el edificio de la Aduana, hoy Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias de frente a su plaza de la Aduana. (2018). Zabaleta Puello, Ricardo, archivo personal.

Actualmente, la plaza de la Aduana sigue constituyendo ese hito histórico y urbano de la ciudad, extendiendo su significado más allá del tiempo. De su infraestructura complementaria como puerto, solo quedan los antiguos muelles con su función de abordaje para turistas y edificaciones contemporáneas, de los edificios, la Alcaldía con sus portales, maneja los destinos políticos de la ciudad, ya no se administra lo portuario, no obstante, la plaza sigue incólume siendo el espacio representativo de una actividad portuaria y marítima que subyace en su historia.

Notas

[1] Zabaleta Puello, Ricardo A. (2006), “Libro de Oro XX Juegos Centroamericanos y del Caribe, Cartagena de Indias, 2006”, edita: Alexandre Electronics, Ltda. Cartagena, Colombia. pp. 75.

[2] Redondo Gómez, Maruja (2004). “Cartagena de Indias, cinco siglos de evolución urbanística”, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá D.C., Colombia, pp. 51.

[3] Dorta Marco, Enrique (1960), “Cartagena de Indias, Puerto y Plaza Fuerte”, Alfonso Amado Editor, Cartagena, Colombia pp. 58.

[4] Pérgolis, J.C. “Tres plazas públicas de Cartagena de Indias”, Revista Credencial Historia Nº 97, enero 1998.

[5] Conocida como Casa de la Isla por ocupar una manzana completa, este inmueble se edificó a mediados del siglo XVI para despachar los negocios marítimos y portuarios de la ciudad.

[6] Andian National Corporation Ltda. Firma petrolera canadiense con sede en Toronto, filial de la Standard Oil Company (hoy Exxon), que vino a Cartagena a construir el oleoducto Barrancabermeja – Cartagena en la década de 1920.

[7] Zabaleta Puello, Ricardo A. (2017), “Arquitectura Moderna en Cartagena de Indias, Colombia, reconocimiento y valoración, 1926 – 1970”, Tesis doctoral, Universidad de Granada, España, pp. 104, 121.

[8] https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-508977 El tiempo artículo El largo camino hacia la Libertad.

[9] Termino o denominación acuñada por el autor para significar la perdida de vida del ambiente y del paisaje de algunos sectores del centro histórico de Cartagena de Indias, referido igualmente para indicar la desaparición por parte de proyectistas, de todo tipo de arborización, zonas verdes y elementos urbanos (kioscos) que daban vida social a esos sectores – deshumanización (caso Muelle de los Pegasos – ver páginas 120 – 121). Zabaleta Puello, R. en: “Puesta en valor de los atributos Bio ambientales y Paisajísticos del centro histórico de Cartagena de Indias, Colombia” (2013), Tesis de maestría en Desarrollo Sustentable, Universidad Nacional de Lanus, Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales -FLACAM-, La Plata, Argentina.

[10] Se entiende como la forma de la deseabilidad social de la ciudad sobre la base del desarrollo local, la generación de empleos, y la calidad de vida e inclusión de todos los sectores. Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales -FLACAM-. Zabaleta Puello, R. (2013) Ob. Cit.

Referencias

Dorta Marco, Enrique (1960), “Cartagena de Indias, Puerto y Plaza Fuerte”, Alfonso Amado Editor, Cartagena, Colombia pp. 58.

Pérgolis, J.C. “Tres plazas públicas de Cartagena de Indias”, Revista Credencial Historia N. 97, enero 1998.

Redondo Gómez, Maruja (2004). “Cartagena de Indias, cinco siglos de evolución urbanística”, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá D.C., Colombia.

Samudio Trallero, Alberto. (1999). “El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande”. Universidad Jorge Tadeo Lozano, Trabajo presentado en el II Simposio sobre la Historia de Cartagena. Página 21. Cartagena de Indias, Colombia.

Waisman, M. “Arquitectura Descentrada”, Revista Escala, Bogotá, Colombia, 1995.

Zabaleta Puello, Ricardo A. (2017), “Arquitectura Moderna en Cartagena de Indias, Colombia, reconocimiento y valoración, 1926 – 1970”, Tesis doctoral, Universidad de Granada, España.

Zabaleta Puello, Ricardo A. (2006), “Libro de Oro XX Juegos Centroamericanos y del Caribe, Cartagena de Indias, 2006”, edita: Alexandre Electronics, Ltda. Cartagena, Colombia.

Zúñiga Ángel, Gonzalo. (1996). “San Luis de Bocachica, Un Gigante Olvidado en la historia colonial de Cartagena de Indias”. Primera edición, Litomar S.A. Cartagena de Indias, Colombia.

https://genealogiasdecartagena.blogspot.com/2014/03/cuentecito-la-casa-de-la-isla.html

https://www.semana.com/contenidos-editoriales/portico-la-bahia-es-el-futuro/articulo/historia-comercial-de-cartagena/546499

Head Image: El edificio de la Aduana de frente a su plaza (2018). Zabaleta Puello, Ricardo, archivo personal.