

LA CIUDAD COMO DISPOSITIVO DE MODERNIDAD EN LA CUENCA DEL CARIBE (1850-1930).

Trayectorias paralelas en procesos urbanos de La Habana y Barranquilla

The city as a dispositive of modernity in the Caribbean basin

Parallel trajectories in urban processes of Havana and Barranquilla

Dede-Acosta, Harold;

Pontificia Universidad Javeriana, Universidad Nacional de Colombia, Politecnico di Milano.

harolddede@gmail.com

RESUMEN

El antes mar de las Antillas, hoy Caribe, es probablemente el espacio geográfico más opaco de las Américas. No obstante sus continuidades, no es posible concebirlo de manera cohesiva como entidad macro-territorial. Perforado por siglos de influencia de potencias extranjeras, *Caribe* es una reapropiación moderna de uno o muchos espacios de historias e historiografías entrecruzadas. Al centro de esta superposición se encuentra la ciudad Caribe: marginal hasta la desaparición del mercantilismo colonial, la ciudad se redinamiza y encuentra un rol como pivote comercial y punto de entrada de la modernidad en los nuevos estados-nación de América. Procesadores de materia prima, pero también de diversidad, de estéticas e ideologías, las ciudades del Caribe son laboratorios para formas de habitar el espacio que debían reacomodar las necesidades y aspiraciones de un espacio geográfico cuyas determinantes *sui generis* la distanciaban de los otros procesos homólogos en Europa. Este trabajo utiliza las ciudades de La Habana y Barranquilla como probetas para delinear los puntos de partida de una posible modernidad propia del Caribe que desborda afiliaciones político-estatales e ideas como modernidades periféricas o altermodernidades.

Palabras clave: Geografía Urbana, Historia Urbana, Mar Caribe, Modernidad

Bloque temático: Teoría e historia de la ciudad

ABSTRACT

The ancient sea of the Antilles (renamed as The Caribbean) is probably the most opaque geographical zone in the Americas. Despite its physical continuities, it is impossible to apprehend this macro-territoriality in a cohesive way. Pierced by centuries of dominion of foreign powers, *Caribbean* is a modern revindication of one or many spaces of intertwined histories and historiographies. At the core of this trans-territorial milieu lies the city: marginal until the disappearance of colonial mercantilism, the Caribbean city boosts as it finds a role as anchor point and entryway for modernity for early American Nation-Sates. Processors of raw materials as well as of diversity, aesthetics and ideologies, Caribbean cities served as laboratories for new forms of inhabiting space meant to re-accommodate the needs and aspirations of a macro-region whose unique features differed from homologue processes in Europe. This work proposes the cities of Havana and Barranquilla as testing ground to outline the starting point of a possible Caribbean modernity beyond national affiliations or ideas such as peripheric or altermodernities.

Keywords: Urban history, Urban Geography, Caribbean Sea, Modernity

Topic: History and theory of the city

1. El Caribe como espacio caleidoscópico

El mar de las Antillas, hoy rebautizado mar Caribe, es el espacio geográfico más opaco de las Américas. Moderno, complejo y plural, uno y muchos Caribes se superponen en el mismo lugar. A pesar de sus continuidades sociohistóricas, su aprehensión como unidad macrorregional es imposible. Fragmentados en numerosas entidades políticas de diversa índole, los muchos Caribes se despliegan tanto de manera continua como atomizada sobre las entidades territoriales que bordean el mar y el Golfo de México, dilatándose y contrayéndose en función de quien observa (Crusol, 2014). Desmembrado por cinco siglos de dependencia de potencias extranjeras, ha sido respectivamente puesto de avanzada de la expansión colonial europea en América continental; la periferia más rica de Europa con el sistema de plantaciones; *carrefour* de la circunnavegación en la temprana mundialización (rol consolidado luego de la apertura del canal de Panamá); último bastión de los imperios coloniales europeos y núcleo estratégico de la política extranjera de los Estados Unidos (Carré & de Séguin, 1998).

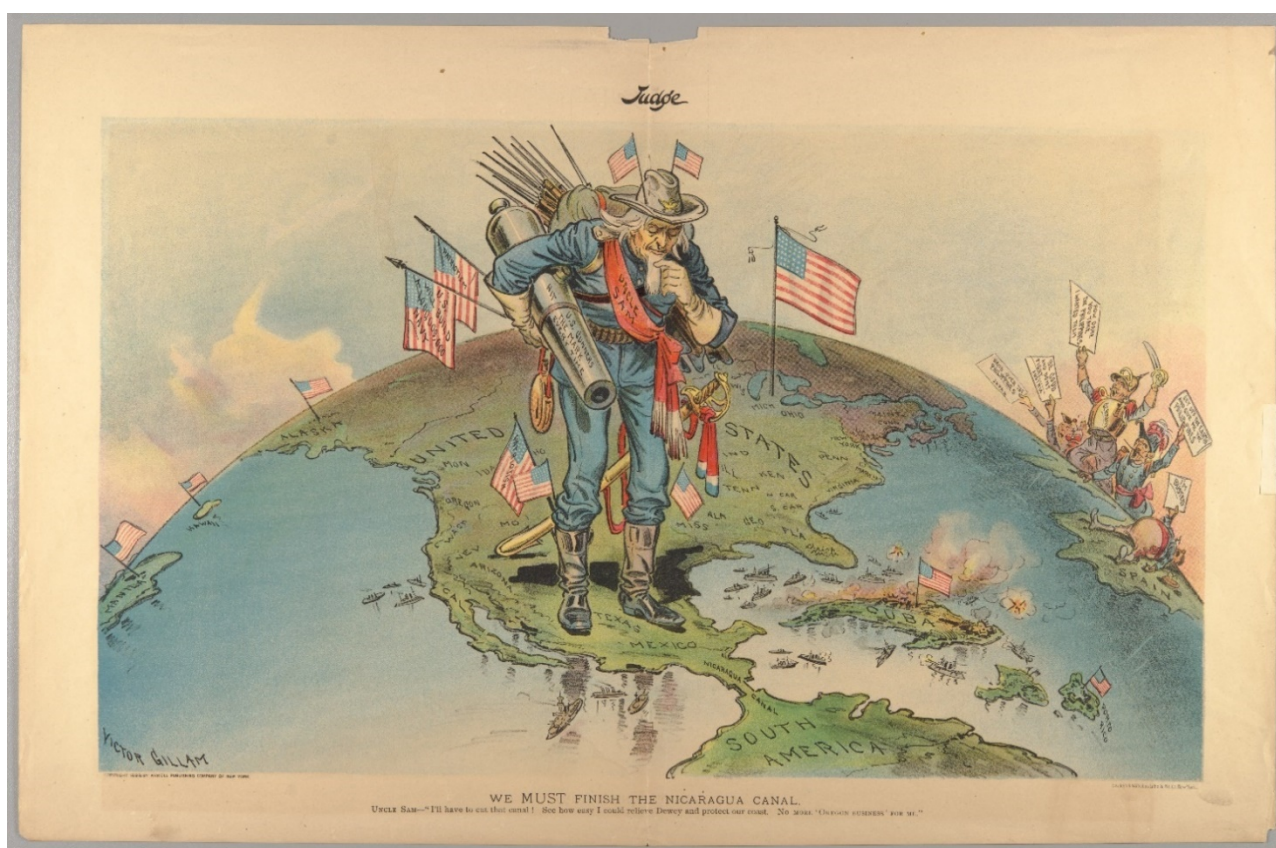


Fig. 01 Cartografía geopolítica de principios del siglo XX. Fuente: Cornell University.

Las experiencias políticas comunes como la trata de esclavos, el patrimonio cultural y estructural de la *plantocracia*, las variantes del *créole* o los primeros ensayos de Estados-Nación en América permiten cartografiar un espacio común e identificar continuidades y resonancias transterritoriales (Desse, 2004). Al centro de ese espacio común está el mar, sobre el cual las diferentes entidades políticas modernas soportan

el contenido ideológico para construir sus propios relatos internos y reivindicar una soberanía territorial post-colonial¹ (Goebel & Schabio, 2006), y transversal a él se encuentran las ciudades modernas del Caribe.

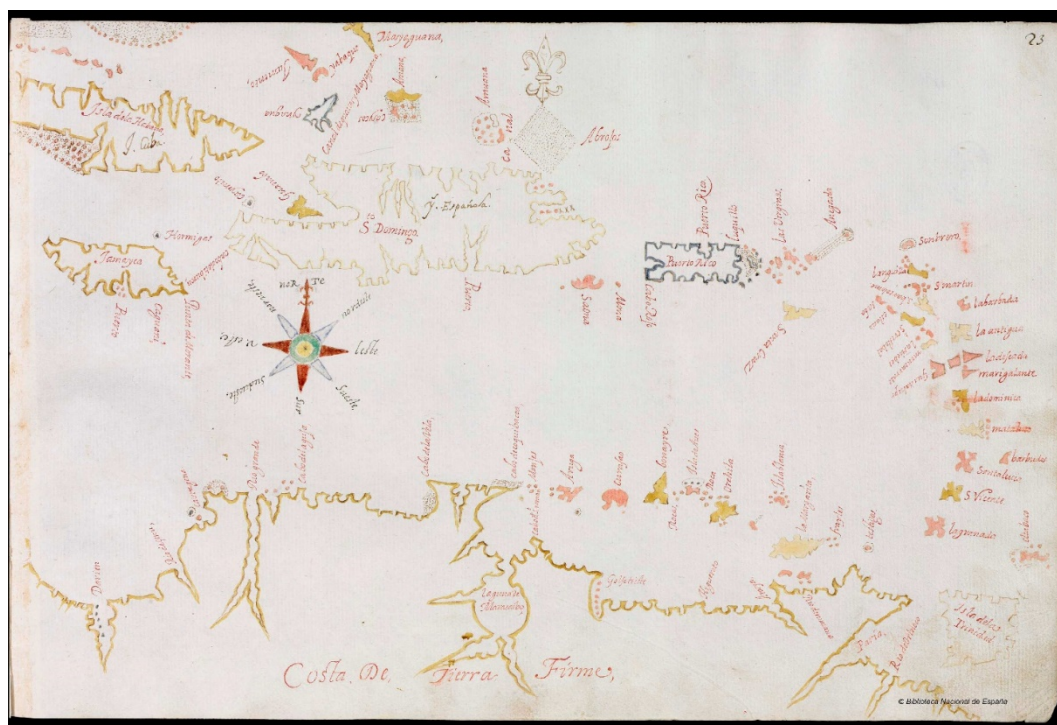


Fig. 02 Descripciones de Indias. N. de Cardona, 1632. Fuente: Biblioteca Nacional de España.

Los intercambios de las Antillas coloniales eran incipientes debido al mercantilismo imperial, y su ente funcional ordenador del territorio era la plantación. Los asentamientos urbanos, organizados en torno al puerto, eran pequeñas células autónomas sirviendo de puente entre las plantaciones y el exterior. Su fragmentación política y física imposibilitaban un verdadero sistema de ciudades (Crusol, 2014).

El surgir de los Estados-Nación decimonónicos dinamiza los pequeños centros administrativos de función comercial restringida (G. Caraïbe, 2007; Knight, 2010). El libre comercio configura una circulación de idas y venidas, itinerarios circulares y entrecruzamientos, enlazando mundos aislados por siglos y facilitando nuevas sinergias (Desse, 2004). Esos cambios políticos y macro-económicos rompen el *statu quo* en la cuenca del Caribe: Estado-Nación y tránsito hacia un capitalismo configurado por potencias financieras e industriales se conjugan como motor de esta modernidad en el espacio Caribe.

El siglo XIX superpone, sobre las antiguas rutas comerciales, un nuevo sistema de ciudades portuarias donde los antiguos nodos coloniales, en ocasiones, pierden su importancia estratégica tras la deconstrucción de los sistemas territoriales a los cuales servían, y su función de anclaje se desplaza a nuevas centralidades. Es así como puertos de tradición colonial como Trujillo, Porto Belo o Cartagena de Indias son reemplazados por Colón y Barranquilla. De igual forma, ciudades de larga tradición se consolidan como epicentros de comercio a escala continental o mundial, tales como Maracaibo, Port-of-Spain o La Habana.

¹ Etimológicamente <<Antillas>> viene de *Ante Illum* (Antes del continente) en referencia a su función territorial de avanzada para la conquista continental y sus posteriores rutas comerciales. Con las emancipaciones del siglo XIX, esta denominación comienza a mutar hacia <<Caribe>>, asociado con *caníbal*, dando una resignificación al término peyorativo con que se referían a los nativos de la zona.

Las ciudades del Caribe funcionan simultáneamente como Fenicia y Alejandría: espacio articulador de sus economías nacionales, centros de acopio y de procesamiento de materias primas, puntos de entrada de nuevas tecnologías, ideas, y valores. Sus ya fuertes tradiciones experimentan la incursión de nuevas expresiones de la sociedad y de nuevas formas de pensar y habitar el espacio urbano a la par que reciben culturas lejanas como la china, la india o la sirio-libanesa o judía. Tradición y modernidad, construcción identitaria del Estado-Nación y principio de apertura al mundo, localismo y universalidad, son algunas de las tensiones ideológicas que existen aún hoy y que condicionan las ciudades de la cuenca.

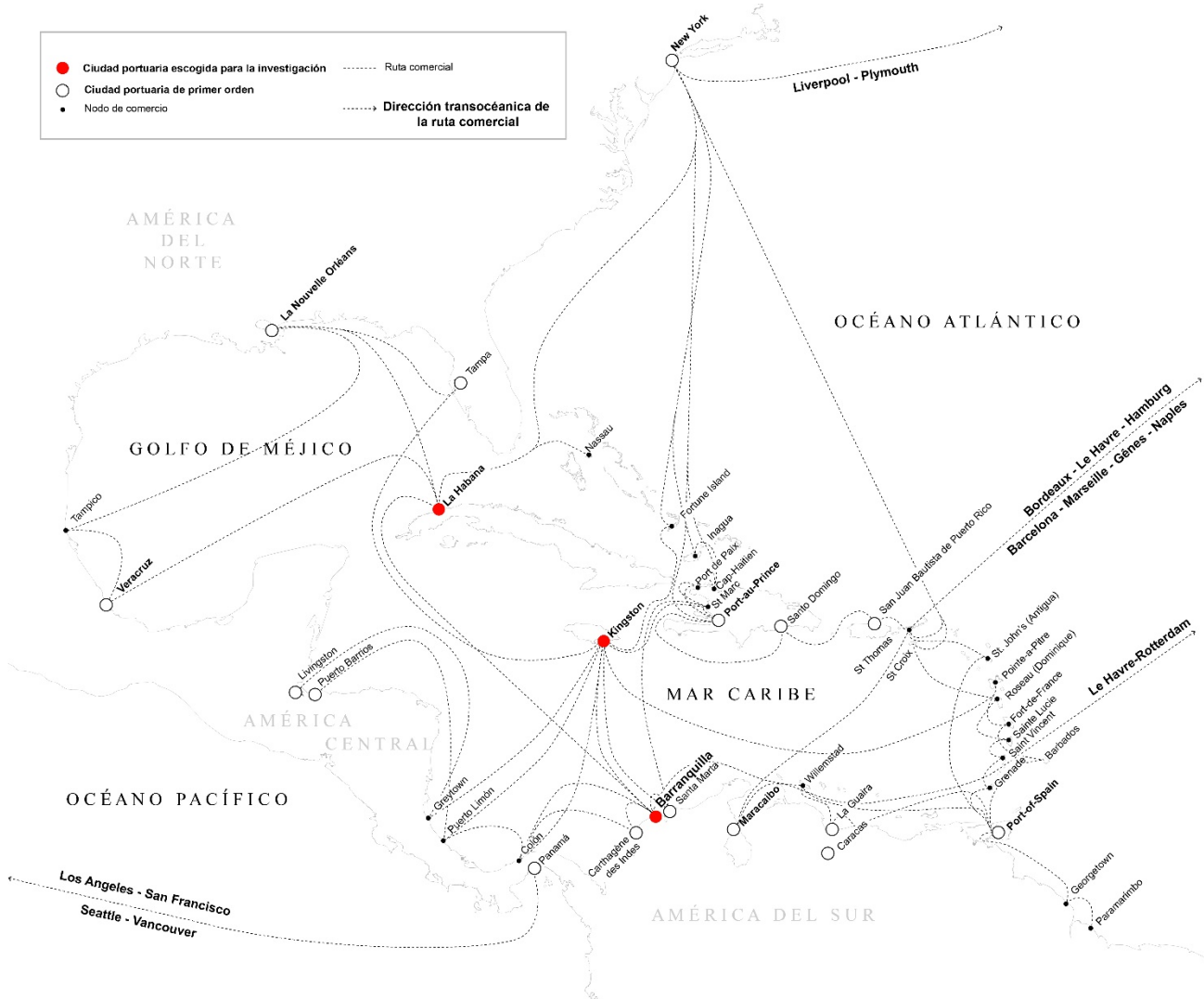


Fig. 03 Compendio de rutas comerciales en la cuenca del Caribe a principios del siglo XX. Realización del Autor. Múltiples fuentes

2. La ciudad como *dispositivo* de modernidad

El concepto filosófico de dispositivo se refiere, según Giorgio Agamben, “a todo aquello que tiene, de una manera o de otra, la capacidad de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar y asegurar los gestos, las conductas, las opiniones y los discursos de seres vivos” (Agamben, 2014, 31). En este orden de ideas, la ciudad moderna (y el pensamiento urbanístico que funciona como su motor), puede ser considerado como un dispositivo tal y como lo define Giorgio Agamben en tanto a su capacidad de organizar y manipular directa o indirectamente la conducta de los ciudadanos (Cochard, 2017) y direccionar sus opiniones a través de sus narrativas y metadiscursos.

2.1 Habana: la gran ciudad de las Antillas

Las características de su bahía y localización estratégica hicieron de La Habana el principal enclave portuario del comercio de Indias (Sorhegui D'Mares, 2010) debido a su condición de puerto de reunión de la Carrera de Indias para el regreso de las flotas del Perú y Nueva España. Con la decisión de la Corona de mantener una guarnición armada en La Habana y fortificar su bahía, se constituyen los pivotes estructurantes de la ciudad hasta finales del siglo XVII: el astillero en servicio de los navíos de la Carrera de Indias y la flota de indias, y los castillos del Morro y La Punta que garantizarían el desarrollo urbano al resguardo de la amenaza constante de piratas u otras potencias hostiles.

La actividad portuaria y la presencia del astillero serían motor económico y almacén social de La Habana, exigiendo de la ciudad alojamiento y alimento suficiente para un número elevado de población flotante y una importante presencia de población activa. A mediados del siglo XVIII, La Habana no solo era el enclave portuario antillano más importante, sino también la ciudad más poblada y la que contenía la estructura social más compleja y cosmopolita de las Antillas. En 1792 su población era más del doble de la población de Kingston, tres veces la de Cartagena de Indias y Cap Français y cinco veces la de Pointe-à-Pitre (Díaz & Roca, 2009; Knight, 2010).

Con el fin de la Carrera de Indias y poco después las fiebres independentistas de las colonias españolas en América, el sistema territorial que había servido no solo a La Habana sino a las otras ciudades puerto en la región (como Cartagena de Indias o Porto Belo) se desmembraba (Fischer, 1992). En La Habana, la ocupación británica (1762-1763) no solo había redinamizado el comercio de su rada al declararlo puerto libre, sino también habían hecho cambios estructurales para el saneamiento de su economía (), principalmente, un importante influjo de esclavos africanos importados para multiplicar la fuerza productiva de las haciendas azucareras. Desde ese entonces, la recia aristocracia Habanera comienza a consolidar el control del hinterland y los valles del interior de la Isla. En diez años, la producción azucarera aumentaría en un 200%, y hacia 1820 Cuba desplazaría Haití como principal productor de azúcar en el mundo. Cuando en 1818 Fernando VII permite el libre comercio a Cuba, se completan las condiciones para la mutación de La Habana de puerto primado del comercio ultramarino español a ciudad cabecera de una economía de plantación (Keri, 1984; Sorhegui D'Mares, 2010).

2.1.1 *Palacio Aldama y Vedado*

El control del hinterland en la emergente hegemonía plantocrática habanera afectaría directamente la composición social de la ciudad, su forma y paisaje urbano. Hacia 1830 el Real Comité de Fomento de La Habana planifica el ferrocarril que la comunicaría con Güines, el valle más fértil de la isla (Bazzani, 1991). En este momento las familias de la oligarquía habanera se alían con los comerciantes peninsulares que monopolizaban el comercio de la isla, creando así una burguesía comercial e industrial basada en la plantación esclavista. Estos procesos se conjugan en un crecimiento demográfico exponencial: en 1792 La Habana cuenta 51.307 habitantes; en 1828 cuenta 122.023 y en 1863 alcanza 205.233 habitantes, los cuales ya habrían consolidado una serie de barrios extramuros que conformaban un conjunto urbano de igual tamaño que intramuros y albergaba al 67% del total de la población (Pérez Fuentes & Valverde, 1999).

En este contexto el hacendado esclavista Domingo de Aldama y Arrechaga levanta dando al Campo de Marte (por fuera del perímetro amurallado) la obra de arquitectura más costosa en la Cuba del siglo XIX: modelo por excelencia de la arquitectura en que la nueva oligarquía plasmaría el símbolo de su éxito y sus pretensiones universales. El palacio Aldama era una declaración contundente de ruptura con la tradición colonial de la ciudad; erigido en piedra, ocupaba una manzana entera y adoptaba un lenguaje historicista europeo en el que se conjugaban elementos clásicos, renacentistas y barrocos italianos.

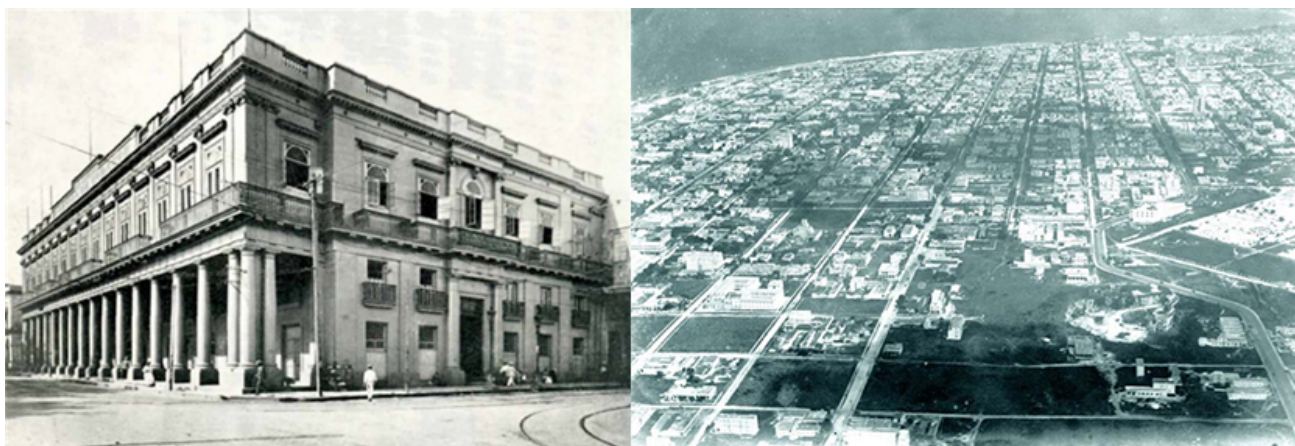


Fig. 04 Izquierda: Palacio Aldama, 1840. Fuente: Habana Radio. Derecha: Vista aérea de El Vedado a principios del siglo XX. Fuente: Municipio de La Habana

Los valores simbólicos de esta nueva burguesía se materializan en la concepción de los barrios El Carmelo y El Vedado hacia 1860, donde había un distanciamiento tanto cuantitativo cuanto ideológico de la ciudad tradicional compacta, aunque sin incluir el grueso teórico de los ensanches peninsulares. Estaban compuestos por manzanas de 100 metros x 100 metros y una trama vial rotada 45° Nor-Oeste para disminuir los efectos de la insolación y maximizar las ventajas de los vientos alisios presentes en la región (Pavez, 2001). Las barriadas contaban algunos elementos de la ciudad jardín inglesa “como parterres con césped y árboles, portales y jardines frontales privados y pasillos laterales y de fondo, estableciéndose un mínimo de 33% de superficie descubierta para cada parcela.” (Zardoya, 2006: 95). La racionalidad del trazado urbano era solo hendida por la *Línea* del tranvía de tracción animal que nace en el mismo año que El Vedado y lo conectaba con el centro consolidado.

En búsqueda de nuevos valores identitarios, la grilla incluía una nomenclatura racional, contramodelo a las toponimias cargadas de referencias coloniales. Las viviendas de la nueva oligarquía en habanera en El Vedado y El Carmelo reemplazan el antiguo palacio colonial intramuros por reproducciones en distintas escalas e intensidades del modelo del palacio Aldama: la villa suburbana ajardinada en su perímetro que utilizaba como referente las tipologías habitacionales burguesas europeas (Farréz Delgado, 2015).—



Fig. 05 Paisaje Urbano de El Vedado. Fuente: www.todocolecciones.com

La ocupación total del Vedado sería un lento proceso en el que la trama urbana emerge como verdadero insumo espacial, expandiéndose homogéneamente en su conjunto, “alargando cada una de sus calles en los diferentes sentidos donde es posible expandirse, absorbiendo los territorios y las identidades bajo su único nombre” (Pavez, 2001: 33) hasta absorber no solo la administración, sino la memoria de los repartos Carmelo y Medina. A su final encuentro con el tejido urbano tradicional alrededor de 1930, los espacios transicionales entre la unidad funcional del gran Vedado y el resto de la ciudad (el semicírculo que va desde el cementerio de Colón hasta La Rampa) asumen un carácter articulador donde se instalan equipamientos como la universidad,

hoteles (se destaca el Hotel Nacional) y procesos de especulación inmobiliaria que modifican el rol del Vedado, de periferia aristocrática finisecular a centralidad con servicios a escala urbana capitalina.



Fig. 06 Desarrollos inmobiliarios en El Vedado, de izquierda a derecha: Edificio López Serrano (1929); Hotel Nacional (1930) y La Rampa hacia 1949. Fuentes: Wikimedia Commons.

2.1.2 Modernización de mar y tierra

Hacia 1840 el maquinismo ayudaría a abaratar costos en la industria azucarera europea, forzando la clase empresarial habanera a optar por la modernización de su infraestructura de transporte, almacenamiento y exportación, lo cual haría extendiendo las líneas del ferrocarril hacia el occidente del país, e introduciendo nuevos muelles-almacenes en los que se unifican ambos servicios en un vasto espacio unitario, conocido en Cuba como los *docks ingleses* (Sorhegui D'Mares, 2010). En 1843 aparece el primer prototipo, los Almacenes de Regla, seguidos San José (1853); Hacendados (1855) y Santa Catalina (1857). Estos introducían escalas y técnicas constructivas inéditas en el espacio urbano habanero: en el caso de los Almacenes de Regla, contaban cinco almacenes de varias naves, cada una de 8 varas de ancho y 1500 de largo (alrededor de 7 metros x 1200 metros) construidas en estructuras de hierro fundido. El impacto sobre el espacio urbano es inmediato: las plantas bajas de los edificios del centro histórico que habían sido utilizadas como depósitos desde el auge de la producción azucarera son liberados, cediendo su lugar a lujosas vitrinas y comercios (Pérez Fuentes & Valverde, 1999). Las técnicas constructivas utilizadas en las infraestructuras portuarias se extienden rápidamente a los espacios habitacionales de la ciudad con la proliferación de verjas de hierro y estructuras metálica, afectando imagen y valores estéticos de la sociedad. (Farréz Delgado, 2015; Sorhegui D'Mares 2010;).



Fig. 06 Almacenes San José. Fuente: Radio Habana

2.1.3 La Habana bella

Cuba entra al siglo XX como república bajo las condiciones de la enmienda Platt, la cual permite a los Estados Unidos intervenir en asuntos internos cubanos. Tras esa máscara, las políticas cubanas fueron orientadas a intereses estadounidenses, lo cual significó otro realineamiento de la oligarquía azucarera y su posterior debilitamiento (Keri, 1984). La Habana sufría no solo mutaciones en el ámbito político sino también geográfico,

debido a migraciones masivas que desembocaron en un incremento poblacional exponencial, pasando de 300 mil habitantes en 1907 a casi el doble en 1925.

En 1924 comienza la dictadura de Gerardo Machado apoyada por la oligarquía pro-estadounidense. La Habana asume entonces el rol de palcoscénico donde se despliega el poder del nuevo gobierno a través del movimiento de la “Ciudad Bella”. Para este objetivo, es traído a La Habana el planificador y paisajista parisino Jean Claude Nicolas Forestier, quien, a pesar del momento histórico, mantenía mayor afinidad con la línea del barón Haussmann que con el movimiento moderno. Una maniobra política permite legislar el “Plan de embellecimiento y Ampliación de La Habana”, que tiene por objetivo establecer directrices generales para embellecer la ciudad de manera cohesiva y convertir La Habana en un gran jardín a escala urbana, vendiéndola a los turistas estadounidenses como capital tropical del tiempo libre y adosándola al eje Las Vegas-Miami (Keri, 1984). En el plan, grandes ejes monumentales, nodos, jardines, plazas y paseos ritman la ciudad de forma similar a la París del Segundo Imperio, y la libre circulación de personas, carga y capital es también herramienta para mantener el control cívico (Ponce Herrero, 2007).



Fig. 07 Parque Central y Capitolio en construcción, 1928. Fuente: www.cubaenfotos.com

Aunque el plan de Forestier no se desarrollaría, algunas intervenciones estratégicas fueron ejecutadas y otras permanecieron en el imaginario proyectual de la ciudad, retomándose años después. Entre las intervenciones realizadas en la década de 1930 se destacan el total rediseño del borde marítimo de la ciudad colonial, con la extensión del Malecón desde el castillo de La Punta hacia el puerto (1926); el rediseño del Paseo del Prado (1928); la transformación del Campo de Marte en Parque de la Fraternidad Americana (1928) y el Capitolio Nacional (1929) erigido en el emplazamiento de los almacenes del ferrocarril y la estación de Villanueva²; y una red de parques ubicados en Habana Vieja y la redimensión de la calle Teniente Rey como eje entre el capitolio y la bahía. Con estas manipulaciones espaciales Forestier logra sobreescribir eficazmente los espacios icónicos de la Habana Colonial, invirtiendo su condición histórica de recinto encerrado como condicionante de su existencia, en una total apertura hacia el Mar Caribe, fundamental para su nuevo rol en el concierto de las modernas capitales americanas (y de ciudad turística), así como la inserción de nuevos valores estéticos relacionados con la república que los financiaba.

² Reubicada en los terrenos del vetusto Arsenal de la Carrera de Indias, que se encontraba en desuso, en el año de 1912 en un intercambio de propiedades entre el ferrocarril y el gobierno.

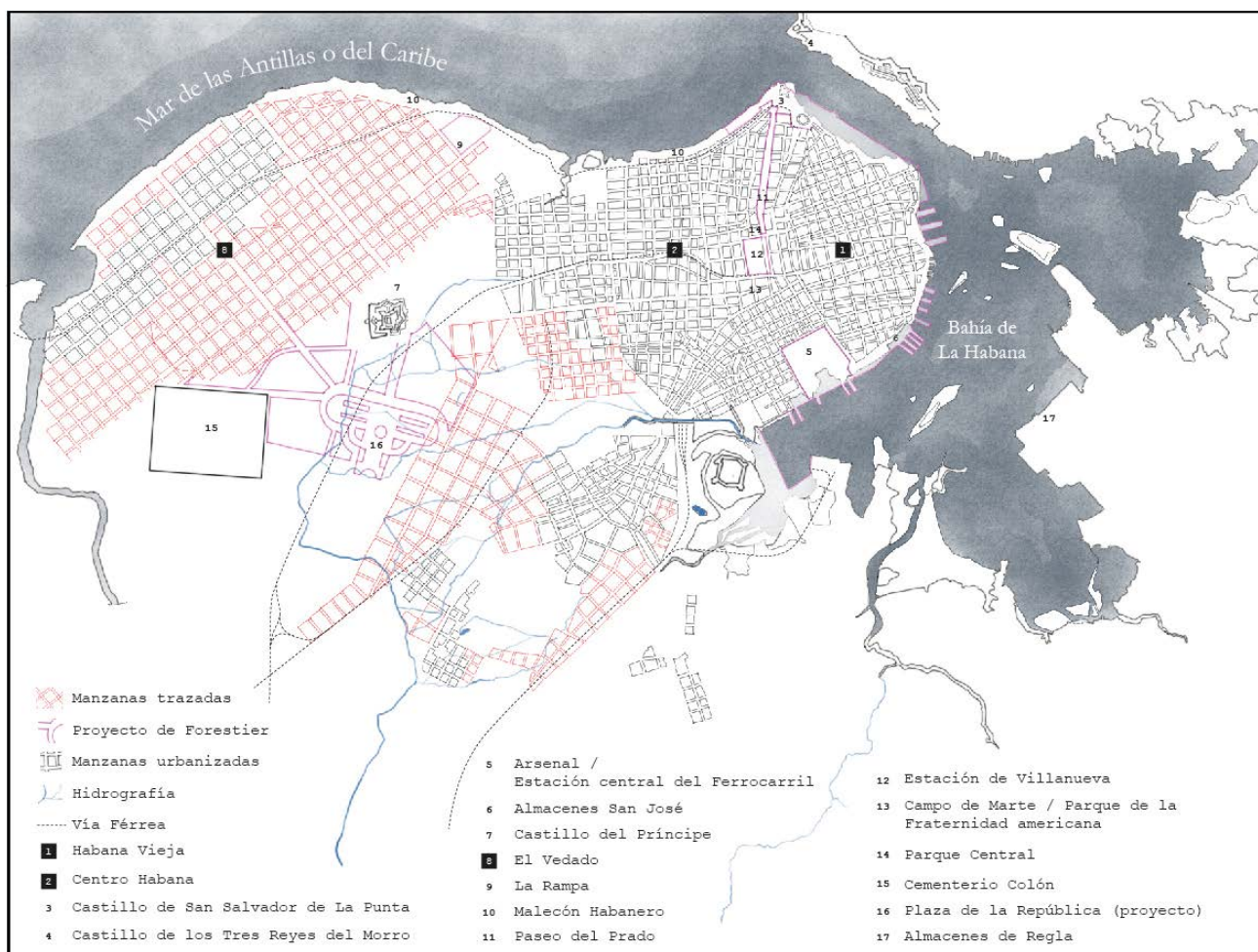


Fig. 09 Mapa heterocrónico de La Habana. Realización del Autor.



Fig. 08 La ciudad bella, de izquierda a derecha: Malecón, Paseo del Prado y Parque de la Fraternidad americana en la década de 1930. Fuente: www.todocoleccion.net y Radio Habana.

La ciudad bella influenciaría de forma profunda el devenir de La Habana, consolidando la actividad terciaria alimentada por el turismo de masas que hegemonizaría las actividades económicas de la ciudad en detrimento de las actividades industriales y portuarias, duramente golpeadas por los intereses y la concentración industrial en los Estados Unidos (Keri, 1984) y su vigencia se mantendría hasta la revolución.

2.3 La invención de Barranquilla

En un marjal del río Magdalena a unos 25 kilómetros de su desembocadura en el Caribe estaba Barranquilla: un sitio de libres sin fundación española, ausente de libros y mapas, erigido en villa en 1813. Se trataba de un antiguo cruce de caminos indígenas y varios puertecillos dispuestos en los canales del río y una ciénaga. Como sitio de libres, la ciudad recibía población antillana o de las ciudades españolas vecinas; era un punto de intercambio comercial y foco de contrabando lejos del control aduanero español, hasta la construcción del fortín de San Antonio en la ensenada de Sabanilla en 1799 (Blanco, 1987). Con la apertura del puerto marítimo de Sabanilla a las importaciones y exportaciones (1849-1857) y la fusión de las compañías de navegación fluvial en una única y poderosa Compañía Unida de Transportes de Barranquilla (1856) la incipiente población juntaría las condiciones para convertirse en el puerto marítimo y fluvial más importante de Colombia. Hacia 1898 Barranquilla tenía ingresos aduaneros 3,5 veces mayores a los de Cartagena y 100 veces mayores a los de Santa Marta (Aguilera Díaz & Meisel Roca, 2009) y comenzaba a preparar un arsenal de intervenciones que catapultarían indiscutiblemente su primacía portuaria.

2.3.1 La ciudad imaginada

El puerto de Sabanilla en el medio siglo XIX atraería familias mercantes oriundas de Cartagena, Santa Marta, las Antillas Holandesas y Alemania que, sumados a los británicos (establecidos desde épocas Bolivarianas), comenzarían a gestar la clase empresarial Barranquillera. Éstos vislumbrarían crear una ciudad moderna que albergara los ideales de la emergente nación colombiana, contra modelo de Bogotá y Medellín, consideradas “agentes del retroceso” (El Progreso, 1857), transformando el caserío y su rada periférica en el puerto heredero de Cartagena de Indias, al servicio de un vasto y rico territorio. La maniobra más sugerente de estas intenciones sería el cambio de la toponimia parroquiana de la villa con conceptos universales: la calles de “las Vacas” cambiarían por “el Recreo”, “Judas” por “del Banco”; “la Soledad” por “el Comercio”; “la Amargura” por “Real” y “Arenosa” por “Ancha”; al igual que los callejones del “Alba” por “el Líbano”; “la Niña China” por “20 de Julio” y “la Iglesia” por “el Progreso”. Éste último era la vía procesional de la ciudad, la cual comunicaba su plaza con el puerto fluvial, y el cambio simbólico de su toponimia marca un hito de la conformación identitaria barranquillera: el concepto de progreso fue acogido hasta convertirse en el motor ideológico de la ciudad, y no sería exagerado afirmarlo como, más que la *conditio sine qua non*, la *conditio per quam* la existencia misma de la ciudad se sustenta, incluso hoy día.

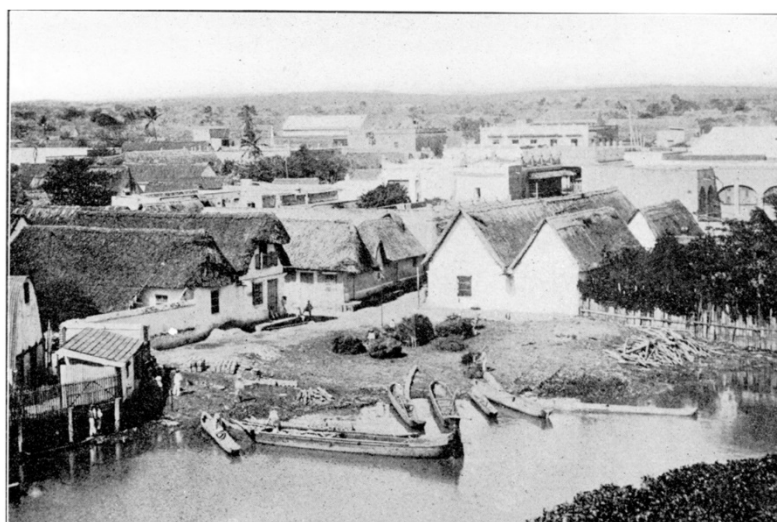


Fig. 08 Izquierda: Detalle de la calle ancha en 1880. Derecha: Puerto Real en 1880. Fuente: Archivo Histórico del Atlántico.

2.3.2 Fantasmas y flores de Barranquilla

La segunda mitad del siglo XIX estaría marcada por los esfuerzos de modernizar la infraestructura portuaria y consolidar la conexión de la ciudad con Sabanilla y el mar Caribe. En este contexto, Barranquilla inaugura su ferrocarril en 1871, ganando el doble estatus de puerto marítimo y fluvial y dinamizando exponencialmente el comercio de la ciudad. En 1888 el ferrocarril sería extendido hasta el cerro de Cupino, donde se construiría un muelle provisional en madera como atracadero para los buques, bodegas y un edificio administrativo. En 1891 sería concluido el muelle en cemento armado, que introducía al país esta tecnología, Cupino sería Puerto Colombia: el tercer puerto en profundidad y el segundo muelle más largo del mundo en su momento (Horna, ...). Así, Barranquilla logró estabilizar y hegemonizar el comercio exterior del país, del cual manejaba el 60% en 1896, desplazando contundentemente los puertos tradicionales de Cartagena y Santa Marta.



Fig. 09 (arriba) Muelle de Puerto Colombia y Fig. 10 (abajo) Muelles fluviales y cobertizos de acopio. Fuente: Archivo Histórico del Atlántico

Los procesos de modernización trajeron consecuencias inmediatas a la estructura urbana de la ciudad, la cual se transformó rápidamente no solo en un centro de distribución a escala nacional, sino en un centro de comercio al detal: La ciudad reconfigura y expande sus muelles fluviales y levanta apresuradamente cobertizos y almacenes con las mismas técnicas constructivas que el muelle de Puerto Colombia. Los servicios complementarios que exigía el ferrocarril transmutaron los vetustos astilleros en los primeros ensayos fabriles de la ciudad. Los proyectos de modernización se extendieron también a los servicios básicos de la ciudad, la cual introduciría el telégrafo (1865), el cementerio universal y el hospital (1867) el mercado público (1870) el acueducto (1880), teléfono (1875), tranvía de mulas (1890) y luz eléctrica (1892).

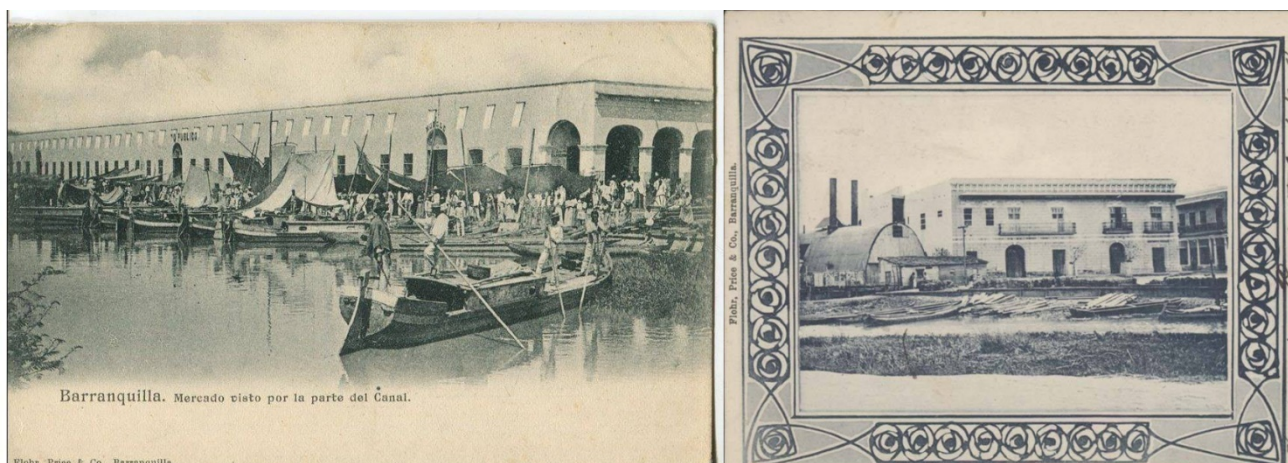


Fig. 11 Izquierda: Edificio del Mercado Público, 1870. Derecha: Acueducto (1880). Fuente: Archivo Histórico del Atlántico

Las cerca de 20 manzanas que configuraban el centro comercial hacia 1850 sufren un vertiginoso proceso de destrucción creativa donde la arquitectura de la ciudad es reconstruida, refaccionada y rectificada, a medida que los componentes de la clase dirigente y sus valores estéticos se iban realineando. Las calles principales de la ciudad (los callejones del Progreso, 20 de Julio y del Cuartel y las calles del Comercio y del Banco) desarrollan una tipología habitacional propia en la que la planta baja de los edificios funciona paralelamente como depósito de mercancías y comercios al detal, mientras en los pisos se ubican sea servicios (casas comerciales u hoteles) sea viviendas de la clase empresarial. Mientras la tipología se mantenía invariable, su contenedor arquitectónico tomaría diversos muestrarios: las primeras viviendas que materializaban la ciudad pajiza tomaban como referentes la arquitectura colonial de las ciudades tradicionales colombianas como Mompo o Cartagena, aunque eran en realidad versiones tardías cuyas técnicas constructivas ya utilizaban los materiales modernos de los cobertizos industriales como el hierro y el cemento armado (Caballero, 2000). Una vez consolidado el armazón de la clase empresarial predominantemente europea, la estética de la ciudad tendería cada vez más a la vivienda burguesa europea, reemplazando y refaccionando rápidamente los edificios que habían sido levantados escasos años atrás.



Fig. 12 Misma vista de la calle del Comercio en 1892 y en 1917. Fuente: Archivo Histórico del Atlántico

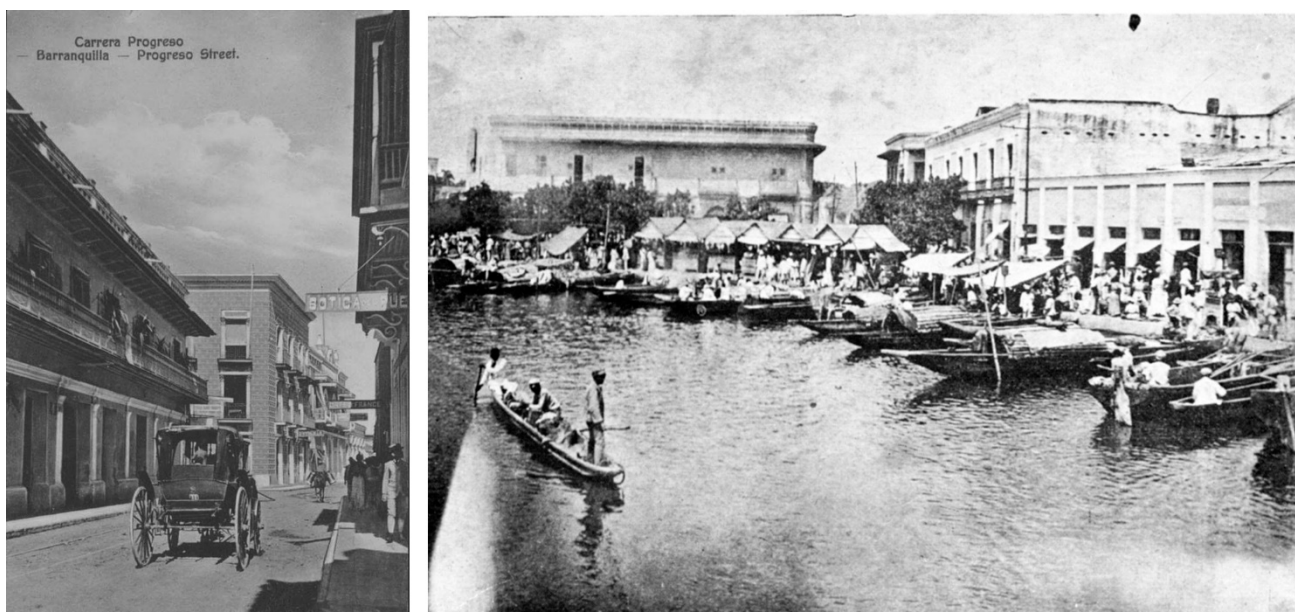


Fig. 13 Carrera del Progreso y Puerto Real hacia 1910. Fuente: Archivo Histórico del Atlántico

2.3.3 El Pórtico Dorado de la República

La consolidación portuaria movilizaría los procesos urbanos de las primeras décadas de 1900. Atraídos por las posibilidades económicas, importantes olas migrantes llegan a Barranquilla provenientes de regiones vecinas, así como un considerable influjo del Mediterráneo y de medio oriente: la ciudad pasa de 30 mil habitantes en 1907 a 150 mil en 1930; un número que exigiría mejoras en la infraestructura local y la expansión organizada de la ciudad. Ya que los ingresos aduaneros pertenecían al erario nacional, las riendas y destinos de la ciudad reposaban en la clase empresarial barranquillera, y el muestrario ideológico de la sociedad en formación estaría virtualmente adjudicado al despliegue de sus capitales privados³.



Fig. 14 Interior de la Fábrica de Tejidos Obregón y salida de un Junkers F13 del Hidropuerto de Veranillo (1919). Fuente: Memoria Gráfica de Barranquilla

La incipiente industria finisecular se transformaría en sólidas fábricas metalmecánicas, astilleros, tabaquerías, jaboneras y aparecían las grandes industrias manufactureras con el establecimiento de la fábrica de Tejidos Obregón y su planta de energía eléctrica (1910) y la cervecería de Barranquilla (1913). La industria se sumaría al comercio como pilar identitario de la ciudad y sus alegorías serían largamente reproducidas en panfletos y directorios comerciales, así como en detalles arquitectónicos en la ciudad como el frontón del Banco Comercial de Barranquilla (1902) o los mosaicos del Banco Dugand (1917). Las pretensiones de la clase empresarial harían de Barranquilla epicentro de realizaciones y frustraciones de las aventuras modernas del siglo XX (), introduciendo en Colombia avances técnicos como la radiodifusión, el cine o la aviación, e ideas tales como el

³ El único hito arquitectónico nacional en la ciudad era el edificio de la Aduana (1919).

modernismo literario o las vanguardias europeas de la época⁴. La composición super diversa en una ciudad sin tradiciones históricas ayudaría a la clase empresarial llevar a consenso en el grueso de la población el inventario moderno y los logros de la industria y del comercio como armazón identitario, procesándolos como valores comunes entre las diversas facciones culturales que habitaban la ciudad.



Fig. 15 Paisaje urbano de El Prado: De izquierda a Derecha: Jardines y Teatro Apolo. Boulevard Central y Calle Segunda.

La política de crecimiento de “*laissez faire*” asumida por el concejo municipal permitió a la clase dirigente establecer compañías urbanizadoras y trazar las directrices de crecimiento de la ciudad a su antojo e imprimir sus valores en la ciudad construida. El hito de este modelo urbano sería el barrio El Prado, concebido en 1919 por la compañía del mismo nombre, establecida por Karl C. Parrish y con capital principalmente estadounidense. El Prado se promovía como el más “moderno” y “hermoso” proyecto de urbanización en Colombia: un “Parque de residencias” donde las villas urbanas se insertaban en amplios lotes ajardinados por todos sus lados entre amplios bulevares y avenidas arboladas. El éxito de la urbanización fue tal que la compañía se lanzaría en nuevos emprendimientos que aplicaban el mismo modelo habitacional de El Prado en escalas redimensionadas de acuerdo con el poder adquisitivo de las clases sociales a quien eran orientadas (el caso de de Bellavista, Boston, El Recreo, Las Delicias y Lucero). Hacia 1922 representaban el 55% del área total de la expansión de la ciudad ante el 45% de desarrollo tradicional y marcarían la pauta del desarrollo urbano de Barranquilla entre los años 20 y 60 del siglo XX (Vergara & Vidal, 2009). La urbanización produciría una mayor especialización en servicios del centro comercial. En las primeras décadas del siglo XX, este se densifica y se expande más allá de su núcleo tradicional, consolidando un nuevo polo de actividades en la calle de San Blas, entre las carreras del Progreso y del Cuartel, cuyo eje sería la carrera 20 de Julio. Hacia la década de 1920 se comenzarían a levantar edificios en altura de usos mixtos entre comercio, servicios y apartamentos, y se esperaba que estos constituyesen el perfil urbano del nuevo centro (Hollopeter, 1936) Este crecimiento se vería truncado drásticamente por la apertura de las Bocas de Ceniza y la construcción del nuevo terminal marítimo y fluvial en la propia ribera del Magdalena en 1938, dejando obsoletos el ferrocarril, los muelles fluviales, desmembrando para siempre la estructura funcional que había dado sentido al centro de la ciudad.



Fig. 16 Fragmentos del nuevo centro inconcluso entre 1930-1940. De izquierda a Derecha: Edificio Gómez Plata en la carrera del Progreso, Edificios Eckhardt y Matera en la carrera 20 de Julio y Palace Hotel y Edificio Faillace en la calle de San Blas.

⁴ A principios del siglo XX Barranquilla ve la aparición de fenómenos como Voces (1917), revista de vanguardia que antecedió importantes publicaciones de este tipo como la revista Sur de Buenos Aires.



Fig. 17 Fig. Mapa heterocrónico de Barranquilla. Realización del Autor.

3. Conclusiones

Si bien La Habana es una centralidad cuya permanencia histórica es invariable, y se consolida a través del tiempo hasta llegar a ser capital de un estado nación moderno mientras Barranquilla es un puerto periférico cuya importancia relativa aparece de forma tardía, y no logra nunca un control efectivo de su *hinterland* ni sostener su primacía portuaria, y las escalas de ambas ciudades son claramente divergentes, la superposición de sus procesos urbanos arroja similitudes bien definidas:

- La consolidación portuaria con respecto al control del *hinterland* y su capacidad de hegemonizar el comercio exterior del país se vuelven el motor del desarrollo urbano de ambas ciudades.
- La introducción de tecnologías que serían sintetizadas en el espacio habitacional de la ciudad, lo cual desarrollaría estéticas que contrastan con la fábrica tradicional de la ciudad.
- Estos procesos urbanos son orquestados por una élite comercial compuesta de minorías extranjeras que reconfiguran el ideario de ambas ciudades y son capaces de modificar sus estructuras urbanas, alineando el sistema funcional con sus propios intereses y creando hitos urbanos referentes a su propio sistema de valores.
- El muestrario ideológico moderno llevado a consenso al grueso de la población a partir de la instrumentalización de los espacios urbanos y arquitectónicos como manufactura de los rasgos

identitarios que caracterizan una sociedad, cuyos valores simbólicos son, desde entonces, extraídos y reproducidos en esos modelos de ciudad.

Este agregado podría funcionar como base para un mapeo más amplio y detallado sobre la evocada modernidad Caribe. Múltiples direcciones quedan abiertas, entre las cuales las más evidentes son el direccionamiento específico hacia el Caribe hispano o la exploración de otras ciudades de origen no hispánico, tales como Kingston o Port-of-Spain (contempladas en el borrador inicial del presente trabajo), u otras ciudades de la cuenca capaces de dar cuenta de otros procesos urbanos similares, como podría ser la Nueva Orleans.

BIBLIOGRAFIA

- AGAMBEN, G. (2014). *Qu'est-ce qu'un dispositif?*. Paris Éditions Payot & Rivages.
- AGUILERA DÍAZ M. M., & MEISEL ROCA, A. (2009). *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Bogotá: Banco de la República.
- BLANCO, J. A. (1987). *El norte tierradentro y los orígenes de Barranquilla: estudios y documentos para una geografía histórica del Departamento del Atlántico*. Bogotá: Banco de la República.
- CABALLERO, J. (2000). *Barranquilla y la modernidad: Un ejercicio histórico*. Bogotá: Cuadernos PROA, 16, 81
- COCHARD, B. (2017) *L'espace urbain: un dispositif de modernité ?* Sens Public Revue Web Nov. 2017
- CRUSOL, J. (2014). *La Grande Caraïbe. Vol. 1. Environnement physique et structures socioéconomiques*. Matoury: Ibis Rouge.
- CARAIBE, G. (2007). *Dynamiques migratoires de la Caraïbe (Vol. 6)*. Paris : KARTHALA Editions.
- CARAIBE, G. E. O. D. E. (2009). *Les littoraux de la Caraïbe-Pratiques sociales et nouvelles dynamiques spatiales*. Paris : KARTHALA Editions.
- DESSE, M. (2004). *Les littoraux de la Caraïbe insulaire, des territoires en mutation. Vol II*, Paris : HDR, Université de Paris IV-Sorbonne.
- FISCHER, J. R. (1992). *Relaciones económicas entre España y América hasta la independencia*. MAPFRE.
- KERI, A. (1984). Desarrollo funcional de la ciudad de la Habana. *Revista de geografía*, 18(1), 111-122
- KNIGHT, F. (2010). *La construcción social de las ciudades portuarias del Caribe antes de 1850. Ciudades Portuarias en la gran cuenca del Caribe. Visión histórica*, 21-36.
- VALVERDE LAMUSFÚS, M. D. & PÉREZ FUENTES, P. (1999). La población de La Habana a mediados del siglo XIX: relaciones sexuales y matrimonio. *Historia contemporánea*, (19), 155-180
- VERGARA, R., & VIDAL, A. (2009). *Barrio el Prado. Hito histórico y urbano de Barranquilla*. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- PAVEZ OJEDA, J. (2001). *Territorios e identidades en la ciudad de La Habana, Cuba: el caso de El Vedado (1860–1940)*. CLACSO, Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

PONCE HERRERO, G. (2007). La ciudad moderna en La Habana. *Investigaciones Geográficas*, nº 44 (2007) pp. 129-146

SOREGHI D'MARES, A. (2010) en: *Ciudades Portuarias en la Gran cuenca del Caribe: visión histórica*. Barranquilla: Universidad del Norte.

ZARDOYA, M. V. (2006). La ley y el orden. En AA. VV. *Regulaciones urbanísticas*, Ciudad de La Habana: El Vedado, Municipio Plaza de la Revolución. La Habana: Ediciones Unión - Oficina del Historiador de la Ciudad.