

Cartagena heroica.

El sacrificio que cuesta un siglo

Escribe: RODOLFO SEGOVIA SALAS

Mucho se ha escrito sobre Cartagena colonial, desde el singular don Pedro de Heredia hasta las glorias y vergüenzas de ataques piratas y la génesis de sus imponentes murallas; lo que el Tuerto López llamara la "edad de folletín". También se ha hecho uso y abuso de la tinta para colmar de alabanzas a los exaltados del once de Noviembre y para convertir en héroes de leyenda a los abnegados patriotas que, cuando se derrumbaba la Patria Boba, opusieron la única resistencia seria al Pacificador.

El tributo del historiador es justo. Casi desde su fundación y hasta la Independencia, la ciudad fue la llave de las comunicaciones de la Metrópoli con el riquísimo Virreinato del Perú. Se puede decir sin temor a exagerar, que militarmente Cartagena fue la plaza más importante del Imperio español en América. Ahí están sus fuertes murallas sin rivales en el continente, para probar que la Corona así lo entendía. Pero además de plaza fuerte, Cartagena fue un centro comercial de primer orden, puerto de escala de uno de los dos convoyes que, durante todo el siglo XVII, monopolizaron anualmente el comercio legal entre España y sus colonias. Mercaderes de todo el Nuevo Reino y de la presidencia de Quito, se daban cita cada año en la ciudad con ocasión de la llegada de los Galeones. Quien mire los amplios entre-suelos de las casonas del centro amurallado, puede imaginárselos abarrotados de géneros de Castilla, esperando comprador. Importante en la Colonia, Cartagena lo fue también en la Independencia. Al apuntar el movimiento emancipador, la ciudad impuso sus hombres y sus decisiones al Congreso de las Provincias Unidas; sus caudillos populares supieron sacudir la timi-

dez criolla y dieron, primeros en la Nueva Granada, el paso decisivo de la independencia absoluta; y sobre todo, Cartagena se desangró como ninguna otra ciudad colombiana, en defensa de la libertad de la naciente república. El interés del historiador está, pues, más que justificado.

Después de 1815, la atención de la crónica parece desentenderse de Cartagena. La ciudad pasa a un segundo plano, su comercio se contrae en forma alarmante y sus hombres, con la sola excepción de Rafael Núñez, apenas si rebasan el ámbito regional. ¿Qué ha pasado? ¿Cómo puede una ciudad que se sentía con títulos suficientes para erigirse en rival de la capital del virreinato, apagarse tan de repente? ¿Por qué pierde la primacía en su zona de influencia histórica y cede terreno en el curso del siglo XIX a la vecina Barranquilla? ¿Por qué, en fin, no puede dominar siquiera las fuerzas centrífugas dentro de su jurisdicción política tradicional y ve impasible desmembrarse su provincia? La respuesta a estos interrogantes constituye el primer vacío que debe llenarse en la historiografía de la Cartagena independiente.

Conviene, sin embargo, definir primero claramente cuáles eran los límites exactos de esa prosperidad preindependiente. Allá por el año de 1735, Antonio de Ulloa, refiriéndose a Cartagena de Indias, la comparaba a una ciudad de tercer orden en Europa (1). Cierto, Cartagena no se igualaba siquiera a las capitales de provincia de los reinos de occidente. Pero en América, sólo cedía en importancia a las opulentas y cortesananas capitales de los virreinos de la Nueva España y del Perú. En eso de la prosperidad además, la primera mitad del siglo XVIII no fue época especialmente propicia para la ciudad. El asedio por los franceses de Pointis en 1697 y sobre todo el asolador saqueo que siguió, a manos de los bucaneros de Ducasse, dejaron a la ciudad postrada. Más aún, para esa época, el comercio directo con la Metrópoli había decaído notoriamente en el Nuevo Reino. Las guerras incesantes y la impotencia de España, mermaron la importancia del comercio legal, trasladando el grueso del intercambio a manos de los holandeses de Curazao y los ingleses de Jamaica. El contrabando perjudicaba un puerto como Cartagena, que tenía los guardacostas en su rada. Fue de Cartagena precisamente de donde zarparon los bergantines que cortaron la belicosa oreja de Mr. Jenkins (2).

Los años que siguen al ataque de Vernon son, sin embargo, de franca mejoría. En la segunda parte del siglo XVIII, bajo la administración reformista de Carlos III, España recobra su importancia política y con ella la pujanza de su comercio. Los vientos de la Ilustración comienzan a soplar en América, así sea como leves brisas. Las salutorias medidas del monarca se traducen en la eliminación de monopolios y en una relativa libertad de intercambio.

Cartagena se beneficia. El establecimiento de un Consulado en el puerto es señal inequívoca de una nueva etapa de prosperidad comercial. Además, la ciudad recibe dividendos de la renaciente política imperial. El Situado, subsidio militar a la plaza fuerte, llega con puntualidad para mantener la guarnición y asegurar los suministros de la armada fondeada en la bahía. La arquitectura castrense cobra nuevos ímpetus. De esos años datan las más destacadas obras de Antonio de Arévalo: la Escollera de Bocagrande, las defensas del Fuerte de San Felipe y las Bóvedas (3).

Cartagena crece hasta casi rebasar los límites del recinto amurallado. La ciudad se extiende al norte de la plaza de los jagüeyes, hoy Fernández Madrid, hacia los baluartes de Santa Catalina y de San Lucas. Las huertas alrededor del convento de Santa Clara, desaparecen poco a poco. Y es natural. Según el censo de 1772, la ciudad tenía 12.700 habitantes; según el de 1809, 17.600 (4). Esta última cifra de población no la recupera Cartagena hasta fines del siglo XIX. El estudio de Antonio de Arévalo sobre los suministros de la plaza (5) basta para probar, por la magnitud de las necesidades consignadas, la importancia demográfica de la ciudad, que suponemos es fiel reflejo de actividades en todos los campos. Ni Popayán, ni aún Santa Fe con su corte virreinal, podían exhibir títulos superiores dentro del ámbito de la Nueva Granada.

Cuando sobreviene la entrevista de Bayona, Cartagena parece ser una aglomeración que mira confiadamente hacia el futuro. Poco podía sospechar el acaudalado Dr. José María García Toledo que su rey inepto y la voluntad de Napoleón, iban a desencadenar una tormenta que causaría su ruina y la de la ciudad. Llega la Patria Boba y Cartagena, segura de sus recursos, se opone a la hegemonía de Santa Fe, se convierte en puntal del Congreso de las Provincias Unidas y contribuye al fracaso de la

primera república. La ceguera partidista se apodera de la ciudad: Demagogos contra oligarcas, Bolívar contra Castillo, culpable imprevisión ante el enemigo común. Y así, mientras los patriotas se distraen en reyertas improductivas creyéndose seguros dentro de sus murallas, se presenta la poderosa escuadra de Morillo ante los fuertes de la bahía.

Lo que acontece ha sido narrado cien veces; lo aprendemos de niños con los primeros balbuceos del sentido de nacionalidad: 108 días de terrible asedio, la desesperada resistencia, el título de Ciudad Heroica (6). Aún está por escribirse el análisis objetivo de lo que motivó a los defensores de la plaza a mantener, hasta la inanición, una resistencia sin esperanza y, luego, a exiliarse en masa antes de enfrentarse al vencedor. Eso no se explica sólo por el temor a las represalias. Lo cierto es que en Cartagena perece la Patria Boba. Cachirí es apenas una escaramuza (7) y, no hay que olvidarlo, Santa Fe quiso recibir al Pacificador con arcos triunfales (8). Para la Nueva Granada la toma de la ciudad es el fin de un mal llevado experimento y el principio del Terror, y para Cartagena es el comienzo de una era que culmina con los versos de Luis Carlos López:

*“Mas hoy, plena de rancio desaliño,
bien puedes inspirar ese cariño
que uno le tiene a sus Zapatos Viejos”.*

Efectivamente, el sitio deja tras de sí una ciudad exhausta, moribunda. Cuando Morillo entra a Cartagena, la muerte y la pestilencia lo saludan desde todas las esquinas. El impacto es enorme: los que no han muerto se han ido. Las cifras son históricamente incontrolables. No se conocen más estimativos de población hasta 1831 y entonces la ciudad aparece con 11.900 habitantes (9), es decir, 50 por ciento menos que en 1809. Se llega a hablar sin embargo de 6.000 muertos (10) y 6.000 exiliados. Probablemente una exageración. Lo cierto es que la incidencia demográfica debió ser devastadora. Una ciudad de 20.000 habitantes no puede perder cerca de la mitad de su población sin que la vida urbana se vaya a pique.

En Cartagena, además, no puede sólo pensarse en términos cuantitativos. Más importantes aún fueron las consecuencias desde el punto de vista cualitativo. Entre los muertos o los exiliados hubo muchos Pedros Romeros; artesanos emprendedores, ner-

vios del enjambre humano progresista. El propio Pedro Romero, muere de inanición al llegar a los Cayos de San Luis en Haití (11), a bordo de uno de los bajeles corsarios que rompen el bloqueo de la armada sitiadora. También muere o emigra gran parte de la aristocracia criolla. De los que logran escapar, relativamente pocos regresan después de la reconquista patriota de la ciudad en 1821. Muchos son expoliados por los capitanes piratas y abandonados a su suerte en cualquier playa, otros perecen en la travesía o son capturados rumbo a Panamá o las Antillas, por los guardacostas de la Corona (12).

Lo que pierde Cartagena como consecuencia del sitio son precisamente sus estamentos directivos profundamente comprometidos en la aventura criolla de secesión. Los menos son fusilados por Morillo, aunque algunos de ellos abjuren a última hora de su fe patriota. Los más perecen en las murallas de hambre, peste o metralla, o van a morir luchando bajo las mismas banderas en otras tierras, como los hermanos Vicente Celedonio y Germán Gutiérrez de Piñeres en la Casa Fuerte de Barcelona. Otros, en fin, sobrevivieron pero no regresaron.

En 1821 la Cartagena que se inicia a la vida independiente dentro de la Gran Colombia, es una ciudad sin cabeza. Los últimos en irse son los líderes de simpatías realistas. Lo que queda, en su mayor parte, es la masa desorientada. La base es demasiado frágil para reconstituir la prosperidad de la martirizada ciudad. La historia del siglo XIX cartagenero, se resiente de este hecho innegable. Cartagena a la deriva, no posee las energías para cumplir cabalmente su misión de ventana sobre el Atlántico, o para hacer frente a sus rivales en la costa norte.

Todavía en 1824, gracias a las influencias en el gobierno de José María del Castillo y Rada, y del acaudalado comerciante cartagenero Juan Francisco Martín, logra cerrar a Sabanilla, puerto de la naciente Barranquilla, al comercio internacional(13). Pero estos son miembros de una generación que pasa. Pronto los cartageneros dejarán de contar en el gobierno de la república.

Con el eclipse de Cartagena sufre toda la costa atlántica. La ciudad llamada por razones históricas a producir los hombres que representen a la región, tiene poco que ofrecer. En el período de vida republicana que va de la muerte del Libertador a la Regeneración, contados son los hombres de la costa norte

cuya influencia traspase los límites del terruño. La excepcional figura de Núñez radical, es un caso casi aislado. Huérfana de abogados en los consejos de la Nueva Granada, de la Confederación Granadina, o de los Estados Unidos de Colombia, la región queda abandonada un poco a su propia suerte.

Debe insistirse en que la pobreza de valores está lejos de ser fortuita; es consecuencia directa de la catástrofe demográfica que significa para Cartagena el sitio de Morillo. El traumatismo genera un vacío humano que solo llenan poco a poco los descendientes de los oficiales de la Guerra Magna que se radican en Cartagena y la inmigración exterior o de los pueblos de la provincia. Pero pasa casi un siglo antes que el equilibrio se restablezca. Se da el caso insólito dentro de una nación tan profundamente desvertebrada y regionalista como Colombia, de ver la gobernación de la provincia de Cartagena, en varias ocasiones, en manos de hombres de talla nacional venidos de otras partes, como José Hilario López, Pastor Ospina, José María Obando, o Tomás Herrera (14). Esto no se presenta frecuentemente en otras secciones del país.

Los testimonios de la decadencia de Cartagena son múltiples. El agudo observador Don Luis Striffler dice así refiriéndose a la ciudad en 1841:

“Es que entonces Cartagena ya no era la opulenta ciudad orgullo de las colonias españolas de la costa firme; sus riquezas se habían agotado en un largo sitio, resultado de discordias intestinas, sus edificios perforados por las balas de los cañones: su comercio aniquilado, su población menguada”.

.....

“El cartagenero al lamentar tal estado de postración, se esforzaba en vano por descubrir un secreto para superar una situación tan triste ...” (15).

Una relación de los bienes del departamento en 1857, se asemeja a la descripción de un pueblo fantasma:

“El convento de la Merced; del cual ocupa el Tribunal de Justicia el único claustro que tiene útil, pues los demás están en completa ruina.

El edificio comúnmente denominado Cuartel del Fijo, despojado de todos sus techos y de la mayor parte de sus pisos altos; el Convento de San Juan de Dios, destinado a Hospital de pobres; con síntomas graves de próxima ruina si en tiempo no se le repara..." (16).

Otra relación de los bienes de la Nación en Cartagena (1870), es del mismo tenor:

"Edificio de la Aduana de Cartagena...: en él se hallan las oficinas nacionales, cuya parte ocupada por ellas no se encuentra en buen estado; el resto del edificio está bastante arruinado.

Casa del cuartel de la artillería...: arruinándose y sin destino.

.....

Hospital militar...: arruinándose visiblemente.

Almacén general de marina...: bastante arruinado.

La Aguada...: local espacioso, donde en otro tiempo se proveían de agua los buques de guerra: marcha a su completa ruina" (17).

Si los edificios públicos andaban mal, los inmuebles particulares no iban mejor. Los cartageneros viejos aún recuerdan cómo, todavía a fines del siglo XIX, era necesario a veces pagarles a los inquilinos de los caserones en el recinto amurallado, para que vivieran en ellos y así evitar su desuso y ruina total (18).

Pero lo que mejor revela la postración de la ciudad es la estagnación de su población (19). Las cifras son concluyentes:

1772.....	12.700
1809.....	17.600
1815.....	22.000
1831.....	11.900
1843.....	10.150
1850.....	9.900
1863.....	12.350
1872.....	12.800
1881.....	9.700
1909.....	29.800
1919.....	41.250

Ciertamente no se trata de datos exactos. Es muy difícil corroborarlos por falta de fuentes. Pero sí dan una idea muy clara del orden de magnitud, y su estabilidad a través del siglo XIX es significativa. Su posible veracidad queda además confirmada por el hecho de que los límites del perímetro urbano, prácticamente, no variaron durante casi todo el período. Cartagena permaneció encajonada en sus murallas. La casa de Núñez en el Cabrero, a un paso del Baluarte de San Lucas, era prácticamente una finca campestre.

Es notoria además la regresión en el número de habitantes que puede variar entre el 50 y el ciento por ciento, con respecto a la época inmediatamente anterior al sitio. Solamente en vísperas del Centenario, se vuelve a los niveles de 1810 (20) y se entra decididamente en un período de franca recuperación. Es cierto que el siglo XIX no fue para Colombia un período de marcada expansión demográfica, pero el caso cartagenero es excepcional, aun dentro de ese marco nacional.

A los índices de decadencia señalados, hay que añadir la suerte corrida por el Canal del Dique, que refleja con gran claridad la indolencia que se apodera de Cartagena. La importancia de la vía fluvial, llave de las comunicaciones con el río Magdalena y con el interior del país, es reconocida desde época muy temprana en la historia de la ciudad. En 1650, por iniciativa del Cabildo de Cartagena, queda asegurada la navegación entre Mahates y el río en toda época del año. El Cabildo, en cooperación con el comercio local, asume el costo de las obras de canalización. Y durante el resto de la colonia, el Dique, aunque no siempre en óptimas condiciones, es vía obligada de hombres y cosas rumbo al interior del Nuevo Reino (21).

La preocupación por el estado del canal no cesa con la independencia. La legislación es abundante. El Cabildo de Cartagena, la Cámara Provincial, y aun el gobierno central ofrecen toda clase de incentivos a la reapertura del canal cegado por el cieno y la indiferencia. El primero en intentarlo es el alemán Juan Bernardo Elbers, quien obtiene en 1823 el privilegio de introducir la navegación a vapor en el río Magdalena y se compromete, entre otras cosas, a reabrir el Dique. Fracasa. Su intento lo conduce "a una mezquina disputa con las autoridades locales" (22). Siguen otros, también sin éxito. Los esfuerzos más positivos apenas si logran una navegación esporádica por entre

las ciénagas y zonas inundadas en época de lluvias, es decir, el mismo camino que utilizaban ya los españoles antes de 1650. En verano no hay paso salvo para el simpático y diminuto Ana Ramón, que parecía burlarse de Cartagena cuando entraba al puerto disparando su cañón, hace no muchos años. La navegación regular del Dique en toda época del año, había de esperar el dragado de la Foundation Company iniciada en 1923, un siglo después de la independencia (23).

Cabe preguntarse cómo siendo a todas luces la comunicación entre Cartagena y el río Magdalena nexo vital para el desarrollo de la ciudad se deja pasar todo el siglo XIX antes de que esta comunicación regular se establezca (en 1894 abandonado momentáneamente el interés por el Dique, se da al servicio el ferrocarril de Calamar (24), hoy desaparecido). En busca de una explicación hay que referirse nuevamente a los traumatismos producidos por el sitio de 1815, que priva a Cartagena del grupo de hombres capaces de galvanizar la voluntad ciudadana en pro de una realización de interés común.

De la negligencia con respecto al Canal del Dique puede pasarse a otro corolario inesperado del sacrificio de Cartagena ante Morillo: el desarrollo de Barranquilla. El debilitamiento del polo de atracción tradicional en la costa atlántica y el consiguiente vacío político-económico, abona el terreno para que aparezca un rival. No pudiendo Cartagena prestarle eficientemente al país sus servicios de puerto sobre el Atlántico, por no tener la comunicación expedita por la vía fluvial hacia el interior, Barranquilla, admirablemente situada en la desembocadura del río Magdalena, se convierte natural y ventajosamente en puerto alterno.

Se ha visto cómo, todavía en 1824, Cartagena consigue oponerse a la libertad del comercio por el puerto de Sabanilla. Esta situación, sin embargo, no podía prolongarse, no sólo por la injusticia que implicaba, sino por la incapacidad misma de Cartagena para suplir las necesidades portuarias del país. En 1842, el puerto de Sabanilla adquiere los privilegios que lo habilitan para el comercio de importación (25). De allí en adelante su progreso es rápido. Barranquilla crece mientras Cartagena se estanca. En 1871, se inaugura el ferrocarril entre Sabanilla y Barranquilla (26), y de esta manera se regularizan y se facilitan los trasbordos de mercancía para ser despachada río arriba. Poco a poco, Cartagena pierde la ventaja inicial que representan las

relaciones comerciales tradicionales con los importadores del interior.

Barranquilla deja de ser el villorrio de principios de siglo XIX y se convierte en ciudad, atrayendo los hombres de empuje, que quizás en otras circunstancias hubiesen decidido sentar sus reales en Cartagena. Esta capacidad de atracción es una de las singulares ventajas de Barranquilla, ciudad nueva y abierta, que acoge sin trabas, gentes de todas clases. El éxito en la naciente ciudad depende exclusivamente de la inteligencia y el esfuerzo; la movilidad social es absoluta, generando un clima ideal para el progreso urbano. No así en Cartagena. Las tradiciones coloniales conspiran contra la aparición de condiciones apropiadas a la aceptación de elementos nuevos. La movilidad social es relativamente escasa, y por lo tanto hay poco estímulo a la asimilación de gentes extrañas, sin raíces en el vetusto y estancado Corralito de Piedra. Se dan, naturalmente, casos aislados como el de Don Juan Mainero y Trucco o el de Manuel Román y Picón, pero en términos generales, la Cartagena del siglo XIX se caracteriza por el rechazo de gentes nuevas y por una marcada estratificación social, herencia de la colonia. Cartagena se encierra en su concha y pierde así el magnífico aporte que hubiese podido representar una corriente migratoria. Los que llegan tienen que esperar una o más generaciones para ser aceptables o aceptados.

Por sí sola, sin embargo, la presencia de una sociedad estratificada no es necesariamente sinónimo de regresión o estancamiento. Suelen darse agrupaciones de este tipo, donde el núcleo que ocupa el ápice de la pirámide justifica su posición, al aportar iniciativas felices que desembocan en el desarrollo de toda la comunidad. Este, desgraciadamente, no es el caso de Cartagena, precisamente porque los mejores elementos llamados por la tradición a ocupar posiciones directivas se pierden en la resistencia a la Reconquista. No todo es, naturalmente, mediocridad. Hay hombres como el general Joaquín Posada Gutiérrez y como el general Juan José Nieto, para no citar sino dos ejemplos, pero su número es insuficiente.

Y así, cuando con Núñez y sus herederos espirituales de la generación del Centenario, la vida ciudadana en Cartagena se reorganiza dando un decidido viraje progresista, es ya muy tarde. La delantera que le lleva Barranquilla, en plena expansión, ha-

ce que agranden las diferencias entre las dos ciudades en detrimento de Cartagena, que pierde el liderato al que, por razones históricas, podía aspirar en la costa norte de Colombia (27).

Es tiempo de volver a la pregunta formulada en los primeros párrafos de este ensayo: ¿Qué ha pasado con Cartagena? Habrá sin duda otros factores que contribuyeron a su decadencia, pero se tiene la certeza de que lo ocurrido entre agosto y diciembre de 1815 fue causal preponderante. Compartiendo la responsabilidad de la primera república por no haber sabido gobernarse, Cartagena, mal que bien, concurrió con entereza a una cita histórica y pagó como consecuencia los platos rotos de la Patria Boba.

N O T A S

(1) José P. Urueta y Eduardo Gutiérrez de Piñeres, *Cartagena y sus Cercanías* (Cartagena, 1912), p. 34. Citado de aquí en adelante como Urueta, Cartagena.

(2) La guerra de la oreja de Jenkins entre España e Inglaterra estalla en 1739. Tuvo su origen en la rivalidad anglo-española por el comercio de América. Uno de sus hechos de armas más importantes fue el frustrado ataque de Vernon contra Cartagena, *Encyclopedia of World History*, Ed. William L. Langer (Cambridge, U. S. A., 1956), p. 434. La oreja del Capitán Jenkins jugó un importante papel en la declaración de guerra. Le fue cortada en 1738 por orden del Comandante del Guardacostas La Isabel, quien lo atrapó rumbo a Cartagena en flagrante delito de contrabando. En 1739 el apéndice reapareció con su dueño en el parlamento inglés, y fue convertido en símbolo del honor nacional ultrajado, por los interesados en el conflicto con España. Soledad Acosta de Samper, "Los Piratas de Cartagena", *Boletín Cultural y Bibliográfico de la Biblioteca Luis-Angel Arango*, VII, 9 (1964), pp. 1670-1680.

(3) Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias, Puerto y Plaza Fuerte* (Cartagena, 1960), pp. 282-284.

(4) Manuel Pretelt Burgos, *Cartagena de Indias* (Cartagena, 1929), p. 191 citado de aquí en adelante como Pretelt, Cartagena.

(5) Ver Capítulo sobre el Informe Arévalo.

(6) Oswaldo Díaz Díaz, *La Reconquista Española* (Bogotá, 1964), I, pp. 45-48. Citado de aquí en adelante como Díaz, Reconquista.

(7) En el combate de Cachirí (Santander), se desvanece el último contingente militar importante de la Patria Boba, *Ibid.*, p. 56.

(8) Morillo no lo permitió. Adelantó su llegada a Santa Fe y dejó a los organizadores de los festejos con los crespos hechos. *Ibid.*, p. 77.

(9) Pretelt, *Cartagena*, p. 191.

(10) Pascual Enrile calcula en 2.000 personas los muertos de hambre. Díaz, **Reconquista**, p. 48.

(11) Donaldo Bossa Herazo, **Cartagena Independiente: Tradición y Desarrollo** (Bogotá, D. E., 1967), p. 126. Citado de aquí en adelante como Bossa, **Cartagena**.

(12) Francisco A. Encina, **Bolívar y la Independencia de la América Española. Independencia de la Nueva Granada y Venezuela** (Santiago de Chile, 1961), pp. 579-581.

(13) David Bushnell, **El Régimen de Santander en la Gran Colombia** (Bogotá, 1966), p. 183. Citado de aquí en adelante como Bushnell, **Santander**.

(14) Urueta, **Cartagena**, pp. 426-429.

(15) Luis Striffler, **El Río Sinú** (Cartagena, 1922), p. 5.

(16) José Dionisio Araújo, **Compilación de Documentos Referentes a los Bienes del Departamento y a otros Asuntos del Ramo de Hacienda** (Cartagena, 1898), pp. 21-23. Citado de aquí en adelante como Araújo, **Compilación**.

(17) *Ibid.*, pp. 24-26.

(18) Eduardo Gutiérrez Piñeres dice que "del año de 1892 para acá, a pesar de la larga guerra de 1899 a 1902 se han compuesto muchas casas arruinadas de los barrios (intramuros), acaso las dos terceras partes, y continúa la reconstrucción de las que quedan". Urueta, **Cartagena**, p. 39.

(19) Pretelt, **Cartagena**, p. 191.

(20) *Ibid.*, p. 191.

(21) Bossa, **Cartagena**, pp. 105-107.

(22) Bushnell, **Santander**, pp. 162-163.

(23) Bossa, **Cartagena**, p. 116.

(24) Pretelt, **Cartagena**, p. 75.

(25) Itic Croitoru, **De Sefarad al Neosefardismo** (Bogotá, 1967), I, p. 169.

(26) Araújo, **Compilación**, p. 85.

(27) En cierto modo la creación del Departamento del Atlántico, con capital Barranquilla, en 1905, salva a Cartagena de convertirse en la segunda ciudad del Departamento de Bolívar. Durante casi toda la guerra de los mil días, por ejemplo, los Gobernadores de Bolívar residen en Barranquilla, indicación clara de la importancia político-estratégica de esta ciudad.