

siguiendo los nuevos dictámenes de higiene de la corriente francesa, no era ya la adecuada.

A comienzos del siglo xx se habían comprado los terrenos del Molino de la Hortúa o Tres Esquinas, lote que fue cedido al Gobierno del departamento de Cundinamarca en 1911. En 1913 se inició la construcción del conjunto de tres edificios destinados a “un manicomio moderno”, un edificio para “hospicio”, edificios que fueron adecuados durante la emergencia del terremoto de 1917 para atender a los heridos y nunca habían llegado allí ni los huérfanos ni los locos; finalmente, en 1924, el predio fue entregado legalmente al Hospital San Juan de Dios, con las obras inconclusas y con poco dinero para continuarlas. Sin embargo, la intención era la de construir un hospital moderno.

El nuevo proyecto para el hospital estaba basado en las experiencias de los hospitales europeos y las corrientes higienistas del momento que buscaban aislar a los enfermos contagiosos por pabellones; con estos lineamientos se convoca a un concurso en el que se escoge el proyecto de Pablo de la Cruz. El proyecto no se construyó en su totalidad, de los dieciocho pabellones planteados, sólo se construyeron ocho, tres finalizados en 1926 y con anterioridad se habían adecuado los siete edificios existentes.

En 1934 la Junta de Beneficencia de Cundinamarca da cuenta del estado del hospital y su organización: consultorio externo, consulta prenatal, sanatorio Juan de los Barrios (para tuberculosos). Clínica de accidentes, clínica dermatológica, clínica terapéutica, clínica semiológica, clínica ginecológica, médica clínica, clínica obstétrica, clínica órganos de los sentidos, clínica quirúrgica, clínica tropical, clínica urológica, laboratorio Santiago Samper, laboratorio de rayos X, servicio de odontología y baños. Con esta lista percibimos qué tan compleja es ya la institución y los frentes que se están cumpliendo.

En ese entonces los estudiantes y docentes de la Universidad Nacio-

nal crecían junto con el hospital a la par con los avances en las investigaciones y el desarrollo de los adelantos científicos y progresos médicos.

Dentro del conjunto, en el gobierno de Alfonso López Pumarejo, en el cual se dio énfasis a la salud y a la educación, se construyó el Centro Dermatológico Federico Lleras Acosta y el Instituto Nacional de Radium. Más tarde se construye el Instituto Farmacológico de la Beneficencia, llamado después Cundifarma.

Pero la historia aún no se detiene: la ciudad creció a pasos agigantados, la población se triplicó y el San Juan de Dios requería de nuevas actualizaciones. La carrera 10.^a dividió el conjunto en dos, del lado oriental permanecerá el pabellón de Maternidad que se convertirá en el Hospital Materno Infantil y del lado occidental los demás edificios del conjunto.



La firma de arquitectos Cuéllar Serrano Gómez construirá en los años cincuenta el pabellón quirúrgico, ya con una sólida influencia estadounidense en cuanto a arquitectura hospitalaria y teniendo en cuenta los grandes avances en la medicina. Los edificios levantados a partir de 1960 fueron construyéndose de manera urgente para cubrir las necesidades, sin respetar el conjunto anterior; por supuesto, adecuados a unos y otros usos. El texto concluye entonces:

Aquel Parque Hospital que ennoblecía el sector sur de la ciudad, hoy se presenta en parte

ruinoso y espera que cada ciudadano atendido en su recinto ahora le tienda la mano para que el San Juan recobre su calidad como recinto urbano patrimonial, cultural y ambiental, y como escenario destacado de la evolución de la arquitectura hospitalaria en Colombia y América Latina. [pág. 137]

Más allá de la belleza del antaño conjunto, el abandono es la evidencia de un Estado ineficiente e incapaz en cuanto a educación, salud y cultura se refiere. Por lo menos en este caso contamos con una esmerada publicación y una investigación seria y documentada a la cual podremos acudir luego. Debemos lamentar que cientos de Monumentos Nacionales y ejemplos valiosos de nuestro patrimonio construido con toda su historia y su memoria hayan desaparecido sin que quede apenas el menor rastro.

JIMENA MONTAÑA
CUÉLLAR

Bogotá siempre se redescubre

La ciudad del tranvía, 1880-1920

Ricardo Montezuma

Universidad del Rosario,
Facultad de Ciencia Política
y Gobierno, Programa de Gestión
y Desarrollo Urbanos Ekística,
Fundación Ciudad Humana,
Colección Bogotá: transformaciones
urbanas y movilidad,
Bogotá, 2008, 114 págs., il., planos

Ricardo Montezuma es Magíster y Ph. D. en Urbanismo y Ordenamiento de la Escuela Nacional de Puentes y Caminos de París, investigador asociado del Laboratorio Teoría de Mutaciones Urbanas de la misma ciudad, director de la Fundación Ciudad Humana y profesor titular de la Universidad Nacional de Colombia. Fue asesor de la al-

caldía de Antanas Mockus (1995-1997, 2001-2003), consultor y supervisor de proyectos internacionales, entre otros.

La ciudad del tranvía, 1880-1920 forma parte de una colección de cuatro libros en los que se analiza con su historia el papel de la movilidad en el crecimiento urbano de la ciudad.

En estos años en la capital de la república nos debatimos entre las carencias del transporte público, la saturación de vehículos privados, la escasez de vías y la imposibilidad de caminar una ciudad insegura y de andenes destrozados, irregulares o inexistentes.

Desde una perspectiva histórica, en el libro se sigue la evolución de la ciudad y sus transformaciones urbanas de la mano de los medios de transporte; el trazado y la puesta en marcha del ferrocarril, el tranvía de tracción animal y el tranvía eléctrico, los coches, la bicicleta, etc.

Ningún evento registrado o infraestructura instalada durante los tres primeros siglos después de la fundación alcanzó un impacto tan grande como el generado por el tranvía, una especie de 'locomotora' urbana desde el punto de vista espacial, económico y social. [pág. 27]

En el primer capítulo se sitúa al lector en el contexto socioeconómico de la Santafé de Bogotá del siglo XIX, una ciudad aún de rasgos coloniales que contaba apenas con algo más de 85.000 habitantes mal contados, aislada del país y del mundo, situada en una altiplanicie de difícil acceso, que empezó a crecer a pasos agigantados y sin ningún control ni capacidad de albergar a los nuevos habitantes.

[...] la ciudad pasó de un número aproximado de veintidós mil residentes en 1800 a noventa y seis mil seiscientos en 1900, y de ciento cincuenta y un hectáreas a doscientas setenta y ocho durante el mismo periodo. En un siglo los habitantes aumentaron en un 350% y la superficie sólo en un 80%. Este desequilibrio entre

el crecimiento demográfico y la expansión espacial generó un proceso de densificación en todas sus dimensiones, habitacional —viviendas por hectárea—, residencial —habitantes por vivienda—, poblacional —habitantes por hectárea—, etcétera. [pág. 31]



Así entonces, los solares coloniales empiezan a subdividirse, la población comienza a hacinarse, las epidemias se suceden con frecuencia y la insalubridad es evidente. No está de más recordar —en el texto no se hace referencia alguna—, que el país durante todo el siglo XIX se debatió en guerras intestinas y que recibe al siglo XX tras la Guerra de los Mil Días, en una situación económica desastrosa. El problema de desplazamiento no es pues una novedad, ya para entonces —se le olvida a Montezuma—, las capitales absorben una población que huye de la violencia en los campos. A pesar de las circunstancias y de manera lenta, la ciudad comienza a necesitar de servicios públicos, de acueductos adecuados, de iluminación, de telégrafo y de transporte público. Si bien para comienzos del siglo XX Bogotá es apenas una pequeña aldea, comienza a cambiar su faz:

Durante el siglo XIX el perímetro de la ciudad se modificó muy poco; el número de manzanas de

calles aumentó con lentitud. Hasta finales del mismo siglo el sistema vial no cambió e inclusive su desarrollo se estancó a causa de la prohibición de la circulación de los vehículos de ruedas entre 1844 y 1877. [pág. 54]

A finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, el espacio público comienza a tener vigencia como tal, es necesario crear parques y bulevares, edificios para el mercado, engalanar las plazas, la calle tiene que dejar de ser un espacio peatonal. En 1912 el Concejo Municipal establece la primera reglamentación con respecto a los andenes. El nuevo siglo, además, comienza por trazar avenidas, recubrir calzadas y arborizar; para el autor:

La conmemoración del centenario de la independencia de España (1910) fue la ocasión para planear la "construcción" de varias avenidas. El proceso era muy sencillo: la plantación de hileras de árboles y el recubrimiento de la calzada hacían que las antiguas alamedas o los tramos de caminos interurbanos se convirtieran en avenidas [...] [págs. 58-59]

Un tiempo después se hace necesario canalizar algunos ríos que se han convertido si no en cloacas en estorbo para el crecimiento de la ciudad. Concluye Montezuma en este capítulo:

[...] la construcción de la avenida Jiménez de Quesada sobre el antiguo recorrido del río San Francisco incitó a las autoridades a canalizar otros componentes del sistema hídrico, cercanos al centro de la ciudad. Las canalizaciones ulteriores fueron justificadas por el deseo de aumentar el sistema vial con nuevas avenidas, las cuales —se decía— eran necesarias para los nuevos modos de transporte con el fin de garantizar una circulación fluida a los nacientes automovilistas [...] Esta errada idea 'progreso, desarrollo e incluso modernidad' se convertiría

en una constante del siglo y los elementos naturales se dejarían de lado para dar paso a la adecuación vial a toda costa. [pág. 61]

Para no hacer tan lenta la reseña como las transformaciones urbanas sigamos adelante, para situarnos en el transporte colectivo, uno de los capítulos con datos más interesantes:

[...] la fecha de introducción del primer ómnibus hipomóvil varía entre 1880 y 1840. Esta última es tal vez la más ajustada al contexto histórico, si se tiene en cuenta que la circulación de vehículos con ruedas fue prohibida a partir de 1844 [...] Por tanto, en 1840 el vehículo denominado como el "Coqui" fue el primer coche de transporte colectivo que llegó a Bogotá. Ese mismo año inversionistas privados se interesaron en el nuevo negocio e importaron coches de Estados Unidos; pero el entusiasmo de los nacientes transportistas fue parcialmente frenado por la prohibición de circulación impuesta [...] [págs. 74-75]

Se prohibía la entrada de los coches que debían llegar hasta las "puertas" de la ciudad, se estacionaban en la plaza de san Diego, para entonces el extremo norte, la plaza Santander, la salida al occidente por la plaza de san Victorino, más arriba en san Agustín y aún más arriba en la plaza de Las Cruces. El desarrollo de este transporte al parecer no prosperó por problemas con las tarifas y algunos problemas técnicos y de mala calidad del servicio, seguramente poco regular, y un poco tal vez al capricho de las mulas o los caballos que se encabritaban con frecuencia.

A finales del siglo XIX se instaura el tranvía, importados por el diplomático estadounidense William W. Randall, cónsul de Estados Unidos en Barranquilla a finales de 1870. En 1882 el Estado Soberano de Cundinamarca le concedió los derechos para su instalación. Randall le vendió los derechos al empresario Frank W. Allen, quien creó The Bogotá City Railway Company. En los

años posteriores entre 1910 y 1923 el tranvía, asevera el autor, se desarrolla de manera notable y amplía su cobertura con una mayor infraestructura que permite, además, el transporte de un mayor número de ciudadanos.

La forma ovalada que tenía el asentamiento urbano antes de la instalación del tranvía se transformó en una ciudad lineal. Esta 'nueva ciudad' alargada en el sentido sur-norte es el resultado de múltiples factores [...] [pág. 86]

Y la ciudad comienza a crecer, se expande hacia el norte y hacia el sur.

El tranvía fue uno de los elementos a destacar de una serie de transformaciones socioeconómicas que se llevaron a cabo a principios del siglo XX debido a que generó una expectativa socioeconómica diferente sobre el suelo periurbano y sobre la movilidad urbana cotidiana. [pág. 95]



Se sigue con un recuento de las urbanizaciones, de la consolidación y crecimiento de Chapinero y su fusión con el resto de la ciudad, los diferentes tipos de urbanización según los medios económicos para concluir con un breve ensayo sobre la incidencia del ferrocarril regional en la extensión de Bogotá. Allí se afirma lo siguiente, entre otras cosas:

El ferrocarril produjo una dinámica entre Bogotá y los pueblos vecinos: Facativá al occidente,

Soacha y Sibaté al sur y Zipaquirá al norte. Estos pueblos estructuraron un sistema regional a pequeña escala en el que gravitaban como satélites en torno a la ciudad central. Así se iniciaron la movilidad y los intercambios interurbanos entre las localidades vecinas y la capital que llevaron a la anexión de Fontibón, Bosa y Soacha en los años cincuenta [...] [págs. 105-106]

Este pues es el tomo I, le siguen *La ciudad de los buses y las busetas*, *La ciudad de los automóviles* y *La ciudad del cambio*. *La ciudad del tranvía* es un abre bocas para ver el crecimiento urbano estrechamente ligado a los requisitos y necesidades de los medios de transporte; sus consecuencias urbanas en cuanto a movilidad y calidad de vida. Por ratos interesante aunque tiende a regresar y repetirse, el lector siente que va tan lento como el tren; las transformaciones urbanas resultan confusas. Investigaciones y publicaciones como ésta, sin embargo, contribuyen a entender una ciudad compleja, preparando el terreno para empezar a ver qué podemos hacer para dejar de quejarnos y arreglar a Bogotá.

JIMENA MONTAÑA
CUÉLLAR

Introducción a la traducción de las cartas de Vincent d'Indy a Guillermo Uribe Holguín

Guillermo Uribe Holguín (1880-1971) llegó a Europa en 1907 para ingresar a los cursos superiores en la Schola Cantorum de París. Tenía por entonces 27 años de edad. Frente a las perspectivas de hoy, cuando los estudiantes de música a esa edad han alcanzado toda clase de especializaciones académicas, la tarea emprendida por el compositor colombiano podía considerarse como una aventura sin porvenir alguno. En revancha, el futuro compositor

que habría de dejar un legado artístico musical que, por primera vez, en el país sobrepasaba el centenar de partituras en las más diversas combinaciones orquestales y vocales, ofrecía en su itinerario personal una serie de proyectos, actividades y logros que ninguno de nuestros más avezados jóvenes alcanzaría ahora siquiera a imaginar.



La vocación de Uribe Holguín había logrado sobrevivir a las deficiencias de la enseñanza y “[...] al pésimo gusto en la selección de la música que en la Academia se ejecutaba [...]”, al arte precario de “las terribles óperas” que, de vez en cuando, ofrecían mediocres compañías italianas y a la complaciente competencia verbal establecida entre poetas y músicos en el núcleo social capitalino de la naciente república. Esa inclinación que también había salido inmune a los avatares de las guerras civiles, a ocasionales incursiones en la burocracia mercantil y en los negocios, se había fortalecido en Nueva York en medio de una escena artística en la cual la música de Wagner se abría a sus oídos a los acordes de aquello que recordaría en su autobiografía como una “verdadera orquesta”: “Mis aspiraciones se redoblaban”, escribe Uribe Holguín.

Al regresar al país su primera impresión fue la de constatar el atraso artístico que reinaba allí. No obstante, la Academia abrió de nuevo sus puertas en 1905, como resultado de un proyecto presentado por un grupo de entusiastas y aprobado por el Gobierno en cabeza del pianista

samaritano Honorio Alarcón. Uribe Holguín formó parte de esa nueva etapa con el encargo *ad honórem* de crear y dirigir una orquesta que, desde ese momento, se convirtió en su principal obsesión. Los materiales disponibles para llevar a cabo en nuestro medio ese novedoso proyecto era apenas el inventario precario de “[...] restos abandonados y casi inservibles de los instrumentales de las bandas militares”.

En consecuencia, resulta apenas natural que una de las primeras solicitudes que su antiguo alumno hiciera llegar a Vincent d’Indy (1851-1931) desde Bogotá, consistiera en establecer en Europa las firmas de constructores y armadores de instrumentos musicales que permitieran a la joven orquesta hacer sonar, por lo menos, alguna nota de Juan Sebastián Bach. En medio de sus múltiples ocupaciones, a partir de 1911 el compositor francés encontrará tiempo para informar y sugerir a Uribe Holguín las mejores ofertas en instrumentos para orquesta. De esta manera, en sucesivas cartas, en el naciente mundo musical bogotano se empezará a oír los nombres de la familia Mahillon y de Adolphe Sax de Bruselas, de los franceses Alburgne y Robert, de la inmejorable calidad de las maderas francesas, así como del complicado sistema de los cornos de cilindro italianos y alemanes. Otro será el caso de la petición de un profesor de canto para la Academia.

Esa posibilidad se convertirá al final en asunto sin solución, pues ningún cantante se arriesgará a abandonar la seguridad burocrática parisina en favor de la posibilidad incierta de trabajo en un país de América Latina. La misma percepción es compartida desde Barcelona por el compositor español Felipe Pedrell (1841-1922), quien en una carta de 1916 le manifiesta su certeza que será “[...] difícil que vaya un profesor francés”. Llama la atención, sin embargo, la alternativa planteada por D’Indy: una profesora de canto, “[...] de las cuales habrá muchas y buenas para proponerle”.

Toda esa diligente actividad de D’Indy para encontrar la mejor so-

lución a las dificultades que enfrentaba su amigo y colega en Colombia, es la mejor respuesta a la enfática defensa que a su vez, Uribe Holguín emprendiera en 1909 en la prensa parisina frente a los ataques —“calumnias de personas dañinas”— que recibía la Schola Cantorum de parte de otros músicos y comentaristas franceses.

¿Cómo explicar esa capacidad que mantuvo Uribe Holguín durante toda su vida, de establecer cercanas relaciones amistosas y profesionales, con maestros que, en el menor de los casos, lo doblaban en edad y experiencia? ¿Era acaso, la valentía y el entusiasmo que D’Indy percibía en el carácter de su joven alumno? ¿Y, más aún, el tino y el buen sentido del jovencito que piensa alto y ve lejos, que Pedrell exalta ante la fotografía que su desconocido interlocutor le envía desde París? O, más bien, ¿se trataba de una especie de consideración paternalista a los proyectos de aquel músico proveniente de ese lejano país “de bosques primitivos” que, sin embargo, se debate en la intranquilidad y la agitación política?



La Sala de Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango conserva más de medio centenar de cartas, postales y fotografías autografiadas que Uribe Holguín recibe desde España y Francia —a las cuales debe agregarse otras tantas firmadas por Nicolás Slonimsky, Blanche Selva, Joaquín Turina, Aaron Copland, Óscar Esplá, Armando Carvajal, Tomás Sas o Andrés Segovia—. A

través de ellas se intenta construir una especie de complicidad virtual según la cual habrá un aliado al otro lado del Atlántico que, de una parte, “[...] sabrá llevar con dignidad las banderas de nuestro Arte [...] y de la hermosa tradición latina” (D’Indy) y que, además, “siente nuestra raza y tiene orgullo en llevar sangre española en las venas” (Pedrell).



Pero, esa alianza planteada en términos tan trascendentales, abordaba también la necesidad de mantener el espíritu alerta frente a los peligros que para D’Indy significaban las primeras incursiones en Francia de las estéticas modernistas. En particular, el músico francés se refiere a las obras de los italianos Casella y Marinetti, a las cuales no duda en calificar de “desagradables miniaturas”, y que empiezan a conformar un repertorio de “música salvaje” que algunos ignorantes “[...] se complacen en hacer aparecer como Arte”. No obstante, D’Indy no duda en manifestar que el espíritu claro y ponderado que él observa en Uribe Holguín, lo mantendrá a salvo del “[...] atraso cenagoso en donde han fracasado todos aquellos jóvenes indolentes bajo el falso concepto de música moderna”.

En respuesta a todas aquellas preocupaciones y sugerencias que llegan desde Europa a cuentagotas, el repertorio de los programas que ofrecerá la Orquesta del Conservatorio durante el primer año de conciertos

sinfónicos dirigidos por Uribe Holguín, es una mezcla de clasicismo tradicional —Bach, Beethoven, Corelli, Mendelssohn y Rameau— y un modernismo esbozado en piezas de compositores más recientes —Albéniz, Chausson, Borodin, Franck, Debussy, Gershwin y D’Indy—. Los conciertos iniciaron en diciembre de 1910 con un programa que “[...] era algo no visto aquí hasta entonces” —Mozart, Saint-Saëns, Weber— y continuaron hasta 1935 cuando Uribe Holguín se retiró del Conservatorio en forma definitiva, después de algunas interrupciones temporales ocasionadas por intrigas burocráticas, celos profesionales y hasta la remota influencia de las acciones bélicas desatadas en Europa en la Primera Guerra Mundial.

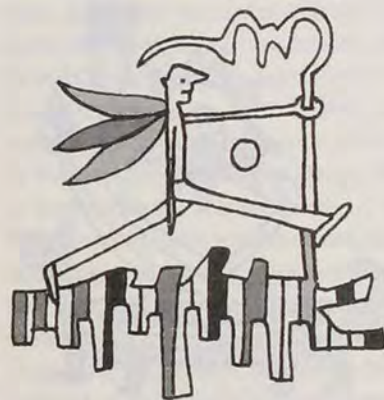
En realidad, uno de los temas más reveladores que aborda D’Indy en su correspondencia es el relacionado con las dificultades a las cuales la Schola deberá hacer frente en medio de las acciones bélicas y la invasión del ejército alemán.

En el lapso comprendido entre julio de 1916 y agosto de 1918, el contenido de las cartas que llegan desde Boffres, refleja no sólo los esfuerzos del compositor por mantener las clases sino también los sentimientos de dolor ante la pérdida de alumnos y profesores en acciones de guerra (“[...] una quincena de muertos y un número apreciable de heridos y prisioneros”). Sin embargo, como casi siempre ocurre, frente a la presión de la violencia y en situaciones de conflicto, la práctica artística parece ser el mejor recurso de supervivencia. En carta del 8 de agosto de 1918, D’Indy comenta cómo “[...] nunca antes la escuela tuvo tantos alumnos [...]” y la serena autoridad que ha debido mantener ante una de las escaramuzas —“un bombardeo quimérico”— que amenazaba el barrio y al propio edificio de la Schola: “[...] sobre 500 alumnos, sólo 75 desertaron y apenas un profesor se puso en fuga”.

En el telón de fondo de la guerra, la amenaza de destrucción de la cultura latina a manos de esas “colosales bestias” que son para D’Indy los

alemanes en territorio galo, se levanta entre líneas como un hecho contundente de repercusiones intercontinentales. De allí que el maestro se imponga la tarea de alertar a su amigo acerca de los peligros que a él también lo acechan en Colombia de parte de aquellos partidarios ocultos entre los profesores que “[...] sólo traen problemas, falsificaciones, falsos razonamientos y enseñanzas equivocadas”.

En general, en todas las cartas de respuesta a su interlocutor colombiano, se aprecia la absoluta confianza de D’Indy en la capacidad de Uribe Holguín para trabajar “por nuestro Arte, como para pensar que su influencia sería un gran bien para su país”.



En diversas ocasiones, D’Indy no escatimará elogios a la programación de conciertos que mantiene Uribe Holguín en Bogotá, los cuales no sólo encuentra “muy bien elaborados para la educación del público”, sino que además los aprecia como modelo para “[...] nuestras sociedades de concierto que se enredan siempre en aquello de siempre lo mismo”.

En las cartas del compositor francés, que se interrumpen de manera temporal e inexplicable entre 1918 y 1930, Uribe Holguín siempre encontrará la voz de aliento necesaria para mantener en marcha sus proyectos a pesar de las dificultades, entre las cuales no estarán ausentes las desgracias personales.

La madre fallece en 1910 apenas llegados de Europa y, luego, en 1925,

muere su esposa, la pianista Lucía Gutiérrez, a quien había conocido durante su etapa de estudios en París y con quien contrajo matrimonio en la capital francesa.

D'Indy hace referencia a ese trágico episodio apenas en 1930. En carta del 6 de diciembre de ese año, se leen las primeras manifestaciones por “[...] la desgracia que lo afecta” y ante la cual quiere compartir su dolor. En otra comunicación de ese año enviada desde París, D'Indy hace conocer a su amigo su pesadumbre y, a continuación se refiere a la pequeña Lucía “tan encantadora” y a la gracia particular que infundía a su alrededor y “[...] que no he olvidado en absoluto”, además de su notable musicalidad.



En memoria de su esposa Uribe Holguín escribirá un Réquiem que se estrenará en 1926 en la iglesia de san Ignacio y acerca del cual apunta el compositor con gesto de amargo desaliento, sus severos críticos declararon que “con la desgracia *me había venido la inspiración*”.

Tal vez siguiendo el ejemplo de su maestro, Uribe Holguín se mantuvo activo —“por el bien de nuestro arte, buscando elevarlo en lugar de envilecerlo”— hasta los últimos días de su vida. De la década anterior a su muerte proviene un buen número de partituras, muchas de ellas de gran aliento y que sirven para ilustrar la madurez artística y el ánimo tranquilo alcanzado por un compositor que había logrado expresarse en todos los géneros musicales, incluyendo la ópera *Furatena* terminada en 1940.

A ese último periodo corresponden dos sinfonías, conciertos para clavicémbalo, viola (1962), violín (1964), *Marcha triunfal* para tenor y orquesta con texto de Rubén Darío (1962), tres cuartetos de cuerda, el ciclo de doce canciones opus 120 y la *Toccata* para seis instrumentos de viento y piano que se convierte así en modelo de su manifiesta devoción por las posibilidades expresivas de la música de cámara.

Uribe Holguín reconoció siempre los vestigios de la Schola Cantorum que “se descubren hasta en mis últimas obras”. De acuerdo con Julio Sánchez Reyes, aunque el compositor colombiano fue considerado en su juventud como revolucionario, “no lo fue en absoluto”, a pesar de haber utilizado procedimientos modernos, en particular, algunos de ellos propios de la estética impresionista. En realidad, la obra de Uribe Holguín escapa al ordenamiento tímbrico del impresionismo, que es uno de los aportes más estimados de ese movimiento a la evolución de la música del siglo xx. Los impresionistas optaron por el colorido y la insinuación atmosférica frente a la tiranía de la forma heredada de los periodos clásico y romántico. El propio compositor se declara partidario del “tratamiento de las formas”, y todo ello se aprecia en su catálogo de partituras, en las cuales la instrumentación a la manera francesa, lo convierte en seguidor de las prácticas musicales de César Franck a través del filtro de las enseñanzas de la Schola.

La última de las cartas manuscritas que se conservan en Colombia de esa correspondencia está fechada en París en diciembre de 1930. En ella, además de dar a conocer sus tardías muestras de pesar por la muerte de Lucía, D'Indy advierte cómo la intensidad del trabajo de composición no ha disminuido en su alumno a pesar de tan dolorosas circunstancias afectivas. De igual manera, se hace partícipe del empeño del compositor colombiano por expresarse a través de la música de cámara, en particular con el rigor que requiere el cuarteto de cuerda,

con el cual el artista podrá “manifestarse a la perfección y mostrar lo que él es [...] o, lo que ha sido”.



Con esa última lección de vida, D'Indy se marginará para siempre de su antiguo alumno. Muere un año después (2 de diciembre de 1931). En su casa de París, se mantendrá por algún tiempo más el aroma de las muestras de café colombiano que el músico francés tanto supo apreciar y disfrutar en compañía de su esposa: “Cuando nos ofrecen una buena taza —escribe D'Indy— no podemos dejar de decir: sí, pero nunca como el Uribe”. En otra comunicación, firmada por un trazo ilegible, un desconocido corresponsal (probablemente, un hijo del compositor) también comparte ese gusto por el suave aroma del café de Colombia, tan penetrante y fresco que “ha impregnado todo aquí con su olor [...]”.

Coda

En carta fechada en Bogotá el 30 de diciembre de 1932, el embajador de Francia en Colombia, se dirige al director de la Sociedad de Concursos Sinfónicos del Conservatorio, para comunicarle que el Gobierno de la república francesa le ha otorgado la Cruz de Caballero de la Legión de Honor. A continuación, manifiesta las consideraciones que se tuvieron en cuenta para otorgar dicho reconocimiento, entre las cuales resalta “los servicios eminentes

prestados a la música francesa en Colombia, los notables resultados obtenidos en la organización de los conciertos sinfónicos así como el impulso dado a la enseñanza musical en Bogotá bajo la inspiración de nuestros maestros [...].”

CARLOS BARREIRO ORTIZ

Nota: El trabajo de transcripción, traducción y análisis de la correspondencia manuscrita entre Vincent d'Indy y Guillermo Uribe Holguín se llevó a cabo con el apoyo del Patronato Colombiano de Artes y Ciencias, institución que conserva el legado artístico del compositor colombiano.

De la BLAA

Investigaciones en las colecciones de la Biblioteca Luis Ángel Arango y de los centros de documentación regionales de la red del Banco de la República

Con motivo de la celebración de los cincuenta años de la Biblioteca Luis Ángel Arango (1958-2008), el Banco de la República financió tres investigaciones que utilizaran los fondos documentales de la Red de Bibliotecas del Banco, principalmente.



La primera de ellas fue para el proyecto titulado *Salteadores y cuadrillas de malhechores: una aproxi-*

mación a la acción colectiva de la población negra en el suroccidente de la Nueva Granada, 1840-1851, escrito por María Camila Díaz Casas.

Como lo menciona esta historiadora de la Pontificia Universidad Javeriana, “el propósito de este trabajo fue analizar las características de la acción colectiva de la población negra —tanto libre como esclavizada— en las provincias que hicieron parte del valle geográfico del río Cauca, Popayán, Cauca y Buenaventura, entre 1840 y 1851”. Del mismo modo, se intentó determinar cómo influyeron oportunidades políticas como la Guerra de los Supremos, las medidas represivas de 1843 y los partidos políticos en la acción colectiva de la población negra.



En la investigación se analiza el tema de las negritudes (reseñando los trabajos que algunos autores han tratado en el periodo de esta investigación); el tema de la Guerra de los Supremos; la Guerra de 1851; la acción colectiva de la población negra.

El trabajo está dividido en cuatro capítulos que responden al problema general de investigación a partir de preguntas relacionadas con la acción colectiva de la población negra: ¿cómo influyó la Guerra de los Supremos en ella? ¿Cómo influyó la represión de 1843 en ella? ¿Cómo influyeron los partidos en la acción colectiva de dicha población?

Finalmente, la autora buscó contribuir al rescate de las voces tradicionalmente silenciadas y de los sujetos por lo general excluidos de la historia de Colombia. Espera que a partir de esa aproximación a la acción colectiva de esta población, tan-

to libre como esclavizada, se haya cumplido el cometido de involucrar a estos sujetos en un relato histórico que aún continúa representando sucesos como la Guerra de los Supremos, la creación y consolidación de los partidos políticos y la abolición de la esclavitud, dejando de lado la participación de los sectores populares que fue determinante en muchos momentos de nuestra historia.

Daniel Jiménez Quiroz, estudiante de comunicación social y periodismo de la Universidad del Quindío, emprendió la segunda investigación a partir de un cómic colombiano: *Robot*, que le permitiera responder a una serie de preguntas que tenía acerca del cómic y su influencia en el medio cultural colombiano. Dentro de este ejercicio, de alguna manera, logra poner en blanco y negro la historia del cómic en el decenio de los noventa del siglo xx. Al revisar las fuentes documentales que utilizó nos damos cuenta que no fue fácil su tarea y que el material que consultó en la Red de Bibliotecas del Banco de la República no fue suficiente. Debíó recurrir no sólo a colecciones particulares, sino a entrevistas personales, y se puede concluir que hay material para acercarse a una verdadera historia de esta manifestación cultural, si bien copiada en un inicio, por allá en los años treinta, ha ido adquiriendo su propia personalidad. *Prácticas anónimas. Un acercamiento a las revistas y fanzines de cómic en Colombia 1990-1999. Búsqueda, compilación y reflexiones en torno al cómic colombiano de los años noventa*, es un documento muy interesante que puede consultarse en las colecciones del Banco de la República.

Por último, en *El caso del chichismo en Colombia: implicaciones de transformar una práctica en enfermedad*, su autora Ivette Carolina Contreras Rodríguez, economista e historiadora de la Universidad de los Andes, trazó como objetivo de su investigación “analizar el proceso que convirtió a la chicha, de alimento nutritivo y fuente de entretención, en veneno potencial y causa del chichismo, ‘enfermedad’ que al parecer, padecía una gran proporción de la