

CARTAGENA DE INDIAS -1935, ANÁLISIS SOCIAL, CULTURAL Y POLÍTICO DE LA CIUDAD A LA LLEGADA DE LA MISIÓN NAVAL INGLESA PARA LA FUNDACIÓN DE LA ESCUELA NAVAL “ALMIRANTE PADILLA”

William Gómez Pretelt¹

Corría el año de 1934, cuando el último de los marinos ingleses que harían parte de la Misión Naval Británica que tenía como objetivo crear y organizar la Armada Colombiana llegaba a la ciudad de Cartagena de Indias. Esta misión estaba compuesta por el Capitán de Navío Basil O. Bell -Salter, a quien el gobierno Nacional nombraría como Almirante, el Capitán de Fragata Charles K. Adam, el Capitán de Navío Ralph Douglas Binney y unos 250 marinos veteranos quienes pasaron a hacer parte de las tripulaciones de los destructores colombianos MC “Caldas” y MC “Antioquia” recién adquiridos al gobierno Portugués para hacer frente al conflicto con el Perú, alcanzando algunos de estos hombres de mar ingleses a pertenecer a la Armada Real de la era “Victoriana”, y en su mayoría excombatientes de la primera guerra mundial participando en las batallas de Jutlandia, Falkland o en los Dardanelos.

Al arribo de la Comisión Inglesa, Cartagena

de Indias era la capital de uno de los departamentos más grandes del país, aun el Departamento de Córdoba y sucre no habían sido creados y eran parte de Bolívar, la ciudad se encontraba en una posición económica adversa y se habían hecho grandes esfuerzos desde finales del siglo XIX por mantenerla como puerto principal de Colombia, para entonces había culminado un periodo “dorado” (1890-1929), durante el cual se habían desarrollado algunas importantes obras como el terminal marítimo de Manga, la construcción de la carretera Cartagena-Mamonal-Pasacaballos, el oleoducto Barranca-Cartagena el cual había permitido que Cartagena mantuvieran un buen movimiento portuario gracias a la exportación del petróleo; también se ejecutó la construcción del primer edificio en Cartagena por parte de la “Andian National Corporation”(ANDIAN) (en el lote de la antigua casa de la Isla situada en la Plaza de la Aduana) entre otras obras.

¹ Teniente de Navío de la Armada Nacional, Profesional en Ciencias Navales y Oceanografía Física. Alumno del programa de la Especialización de Geopolítica y Estrategia de la Escuela Naval “Almirante Padilla”. E-mail: marcoveer@hotmail.com

Carta de navegación de la Bahía de Cartagena de Indias del año de 1935, levantada por el U.S. Hydrographic Service



Fuente: Colección personal Almirante Rafael Grau.

El Terminal Marítimo había sido inaugurado en el año de 1933 por parte del Presidente Olaya Herrera dándole un enorme impulso a la ciudad que no contaba con muelles debido a que el existente, el muelle la "Machina"; que era de madera, había sufrido un voraz incendio en el año 1931, y fue en esas viejas instalaciones donde en el año de 1935 se instauraría la Base Naval "MC BOLIVAR" (En 1947 la Armada cambió

las iniciales "MC" que significaban Marina Colombiana por "ARC" Armada República de Colombia). Sin embargo, la ciudad vivía en un letargo, por factores como la crisis financiera mundial del año 1929 y el débil comercio exterior del puerto, el cual había disminuido sensiblemente pasando a constituirse en el tercer puerto del país después de Buenaventura y Barranquilla.

Visita a Cartagena del Presidente Franklin Roosevelt. Parque de Bolívar 1934



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

El aislamiento que vivía en aquel entonces Cartagena con el resto del país, era de grandes proporciones, sus vías de comunicación eran la marítima con ciudades de la costa Caribe colombiana, Panamá y algunas Antillas y la férrea que comunicaba la ciudad desde Estación Central ubicada en la “Matuna”, con el puerto de Calamar sobre el canal del Dique y de allí con el interior del país, era un sueño en aquel entonces tener vías que comunicaran con otras ciudades, así como la construcción del tren entre Cartagena y Medellín el cual desde 1922 se había proyectado. Contaba Cartagena con transporte de correos en hidroaviones, servicio prestado por la empresa alemana “SCADATA” (Pasaría a llamarse Avianca) quienes poseían un muelle flotante en el barrio de Manga. A pesar de los esfuerzos de los empresarios Cartageneros, la ciudad definitivamente había sido desplazada por la creciente y pujante Barranquilla y se encontraba, como se comentó anteriormente, sumida en una crisis económica.

Para el año de 1935, Cartagena contaba con una población aproximada de 75.000 habitantes². Los barrios de Castillogrande y Bocagrande eran un enorme playón con terrenos inundables en parte por la marea, cubiertos por tupida maleza de chamizos espinosos y de icacos y habitado por conejos, aves, jaibas y serpientes³.

La península de Bocagrande pertenecía a

la “ANDIAN”, cuyo director, el Coronel J. Flanagan, hombre de visión, contrato el dragado de la península de Catillogrande e hiciera el primer trazado urbanístico del barrio “Bocagrande”, construyendo las primeras casas de madera al estilo norteamericano y canadiense a la orilla del mar donde hoy en día pasa la carrera primera y además un incipiente campo de golf para los empleados de la compañía. Los barrios de Manga y el Pie de la popa, estaban recién urbanizados, habitados por la elite cartagenera quienes habían construido mansiones con una alta arquitectura Republicana, en su mayoría con el sello del arquitecto francés Gaston Lelarge y el cartagenero Luis Felipe Jaspe Franco, la población en general empezaba lentamente a trasladarse del centro amurallado al resto de terrenos aledaños.

Existía en aquel entonces a un costado de la muralla (por donde hoy en día pasa la avenida Santander) los barrios de invasión llamados Pekín, Boquetillo y Pueblo Nuevo, habitado en su mayoría por costureras, modistas, lavanderas y zapateros, el barrio de Getsemaní estaba habitado por artesanos, comerciantes y empleados del mercado público ubicado en el muelle de “Los Pegasos”, también de origen popular para el año 1935 eran los barrios; Canapote, Crespito, Amberes, Bruselas, La Esperanza y Ceballos entre otros, los cuales habían surgido en forma rápida y desorganizada.

2 MEISEL Adolfo. Cartagena de Indias en el siglo XX. Banco de la República, Universidad Tadeo Lozano Cartagena, 2000 P 17

3 REYES Canales. Contra Viento y Marea. Bogotá, Arfo. P 99.

Mercado público, muelle los Pegasus, 1935



Fuente: Fototeca Histórica

En la ciudad poco sucedía, fuera de la llegada de espectáculos musicales que colmaban los teatros o una que otra velada de piano y recital. Cartagena era una sociedad provinciana, apegada a viejas tradiciones coloniales, su vida habitualmente silenciosa, giraba en torno a las tertulias que se formaban en los alrededores las plazas, calles y terrazas, era frecuente encontrar la gente en bicicleta o en las playas de Marbella o Crespo utilizando saco, corbata y sombrero. Existían también como sitios de encuentro soderías y heladerías como el “Puñao de Rosas” o la lujosa heladería “Ritz”, una heladería gigantesca para la época con vajillas y cristalería europeas. Eran sitios culturales obligados el teatro Heredia recientemente inaugurado y el teatro “Rialto” ubicado en la calle real con candilejo donde un mes antes

de la fundación de la Escuela Naval, Carlos Gardel había efectuado una de sus últimas y mas inolvidables presentaciones y que por años daría que hablar en Cartagena.

Los clubes sociales eran el sitio de reunión de la alta sociedad; estaban el club Popa, ubicado en el barrio Pie de la Popa, el club Miramar en Manga, el club Campestre fundado por lo empleados de la Andian Co. y ubicado en lo que hoy en día es el barrio el Campestre y el elegante club Cartagena, fundado en 1891 “a la usanza de los clubes existentes en Inglaterra”⁴ el cual funcionaba en un imponente edificio, ubicado frente al parque centenario, diseñado por el arquitecto Gastón Lelarge quien habría inspirado la fachada al parecer en “La opera de París” construida por el arquitecto Garnier, de

4 RIPOLL María Teresa. Boletín Cultural y Bibliográfico. Volumen XXXIV-No 45-1997. P 66

quien Lelarge fue discípulo⁵. Era esta una época de pompa y de lujosos recibimientos, como el efectuado en 1934 al presidente de los Estados Unidos Franklin Roosevelt, quien llegó a la ciudad a bordo del crucero pesado de Guerra USS "Tuscaloosa", recibiendo honores de la Escuela Militar de Cadetes "José María Córdova", quienes habían viajado desde Bogotá por el río Magdalena para este recibimiento. También habían

sido atendidos en los clubes sociales a don Fernando de Baviera, a las princesas inglesas Elena Victoria y María Luisa Sleswig-Holstein y el famoso piloto norteamericano Charles Lindbergh quien alcanzó fama mundial por cruzar el Atlántico, piloteando en solitario un pequeño monoplano llamado el "Espíritu de San Luis" aterrizando en la península de Bocagrande.

Club Cartagena, Getsemaní 1935



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena)

La vida política de la ciudad se encontraba en decadencia, pero a pesar del liderazgo portuario de Barranquilla, Cartagena continuaba siendo el principal centro político y cultural de la costa, se destacaban en la ciudad dos diarios; el Mercurio y el Diario de la Costa, y dos emisoras "Ondas de la Heroica" y "La voz de los Laboratorios Fuentes".

Para los años treinta, Cartagena no era considerada una ciudad turística, existían en la ciudad 17 hoteles y tres pensiones, la mayoría de regular categoría, parte de la comisión Inglesa se había alojado en el hotel Americano, que era considerado el mejor de la ciudad, ubicado en el recinto amurallado en la calle del cuartel del hijo, "donde no había baño privado y había que salir afuera"⁶,

5 ARANGO Silvia. Revista Credencial Historia. Protagonistas Obras y Sucesos siglo XX-1999. P 75

6 REYES Canales. Contra Viento y Marea. Bogotá, Arfo. P 65

según sus propietarios se ofrecía un “servicio completamente europeo”⁷, se encontraban entre otros el hotel Whasintong, hotel Cartagena y el Boarding House. Los servicios de agua eran desastrosos, el viejo acueducto de Matute había dejado de prestar servicios

satisfactorios, esta aunque pura carecía de tratamiento y ni hablar del regular o mal servicio de luz eléctrica, generada por una subestación ubicada en la entrada del barrio Manga.

Primera Tripulación destructor MC “Antioquia” 1935



Fuente: Fototeca Histórica de Cartagena

Era ese el entorno de la ciudad que el día 3 de julio de 1935, vería la fundación de la Escuela Naval, convirtiéndose este uno de los hechos más significativos en la historia moderna de Cartagena, influenciando la vida social y cultural de la ciudad en los últimos 75 años. La comisión Británica que duró aproximadamente cuatro años en la ciudad y sería reemplazada por una misión norteamericana, que a diferencia de aquella actuaría solo en funciones de asesoría pero no de mando como ocurrió con los británicos, éstos se relacionaron muy bien con los

cartageneros y con los extranjeros residentes, dejando una importante huella en la ciudad.

También esa era la ciudad que acogería a nuestros primeros oficiales quienes en su mayoría eran del interior del país y quienes tuvieron una de las tareas más arduas, la cual fue la inserción de la oficialidad en la vida social y cultural de la ciudad, porque en aquellos años existía una rara costumbre de una sociedad plétórica de simpatías por extranjeros e inclinada a la antipatía o resistencia hacia el colombiano del interior

⁷ Cartagena Ayer y Hoy. Banco de la Republica-Museo del Oro. Cartagena 1996



del país⁸, lo cual con el tiempo fue modificado por muchos de los oficiales navales que desde aquellas época han formado hogares con distinguidas damas cartageneras⁹. Hoy después de 75 años Cartagena de Indias, sigue acogiendo de forma alegre y cariñosa a los cadetes navales procedentes de diferentes regiones del país como ocurrió en 1935, esto gracias al honorable trabajo que como hombres de mar y de guerra los oficiales de la Armada han desarrollado, despertando hoy en día admiración y respeto del pueblo colombiano.

BIBLIOGRAFÍA

Contra Viento y Marea. Reyes Canales. Bogotá, Arfo.

Cartagena de Indias en el siglo XX. Meisel Adolfo. Banco de la República, Universidad Tadeo Lozano Cartagena, 2000.

Historia General de Cartagena Tomo IV. Lemaitre Eduardo Bogotá, Banco de la Republica.

Cartagena de Indias en el siglo XX. Samudio Alberto Banco de la República, Universidad Tadeo Lozano Cartagena, 2000

Boletín Cultural y Bibliográfico. Ripoll María Teresa Volumen XXXIV-No 45-1997.

Cartagena de Indias, Ballesta Rafael. Relatos de la Vida Cotidiana y otras Historias Universidad Libre-2008.

Revista Credencial Historia. Arango Silvia Protagonistas Obras y Sucesos siglo XX-1999.

Cartagena Ayer y Hoy. Banco de la República-Museo del Oro. Cartagena 1996.

8 REYES Canales. Contra Viento y Marea. Bogotá, Arfo. P 84

9 SAMUDIO Alberto. Cartagena de Indias en el siglo XX. P 167