

La “Perla de Sabanas”. Los imaginarios urbanos de Sincelejo entre 1912 y 1950

The “Perla de Sabanas”. The urban imaginaries of Sincelejo between 1912 and 1950

A “Pérola de Sabanas”. Imaginarios urbanos do Sincelejo entre 1912 e 1950

GILBERTO EMIRO MARTÍNEZ OSORIO

Arquitecto de la Universidad de la Costa en Barranquilla. Candidato a doctor en Artes de la Universidad de Antioquia sede Medellín. Magíster en Historia y Teoría del Arte, la Arquitectura y la Ciudad de la Universidad Nacional de Colombia (UNAL) sede Bogotá. Docente investigador del Grupo de Investigación en Teoría e Historia de la Arquitectura y la Ciudad (GITHAC) del Programa de Arquitectura de CECAR. Autor del libro *La Plaza Principal de Sincelejo, una historia cultural urbana. 1894 – 1920*, finalista para el premio Carlos Martínez Jiménez y mención honorífica en la categoría investigación, teoría y crítica de la XXVII Biental Colombiana de Arquitectura y Urbanismo (BICAU) 2020. Autor del libro *Arquitectura del Caribe colombiano en la segunda mitad del siglo XX*, seleccionado en la XXV BICAU 2016 en la categoría Gestión Regional.

Orcid: 0000-0002-8763-3112.

Correo: gilberto.martinez@cecar.edu.co.



MEMORIAS

REVISTA DIGITAL DE HISTORIA Y ARQUEOLOGÍA DESDE EL CARIBE COLOMBIANO

Año 19, n.º 50, mayo - agosto de 2023

ISSN 1794-8886

Recibido: 17 de marzo de 2022

Aprobado: 26 de marzo de 2023

DOI: <https://dx.doi.org/10.14482/memor.50.986.126>

Citar como: Martínez Osorio, G. (2023). La “Perla de Sabanas”. Los imaginarios urbanos de Sincelejo entre 1912 y 1950. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano* (mayo - agosto), 120-147.

Resumen

En este artículo se revisan los imaginarios urbanos de la ciudad de Sincelejo en el periodo 1912 - 1950. Este estudio se encuadra en el enfoque de la historia cultural; se utilizan las representaciones sociales y una mirada en la que la cultura se entiende como escenario de relaciones antagónicas de poder y territorialidad. Los resultados se organizaron a partir de tres líneas: la primera, la recuperación de la condición de capital de departamento en la estructura administrativa de la nación colombiana; la segunda, la integración de la ciudad dentro de un circuito carretero que articulaba las economías del territorio colombiano y, por último, una imagen de modernidad que permitiese su reconocimiento en el contexto del mercado capitalista promovido por el estado nación sobre su territorio.

Palabras claves: Sincelejo, imaginarios urbanos, cultura, modernidad, poder.

Abstract

This article reviews the urban imaginaries of Sincelejo city between 1912 and 1950. The study is framed within the cultural history approach, uses social representations and a view where culture is understood as a scenario of antagonistic relations of power and territoriality. The results were organized along three lines: the first, the recovery of the condition of departmental capital in the administrative structure of the Colombian nation; the second, the integration of the city within a road circuit that articulated the economies of the Colombian territory and finally an image of modernity that allowed its recognition in the context of the capitalist market promoted by the nation state on its territory.

Keywords: Sincelejo, urban imaginaries, culture, modernity, power.

Resumo

Este artigo analisa os imaginários urbanos da cidade de Sincelejo entre 1912 e 1950. O estudo é enquadrado na abordagem da história cultural, utiliza representações sociais e uma visão onde a cultura é entendida como um cenário de relações antagônicas de poder e de territorialidade. Os resultados foram organizados segundo três linhas: primeiro, a recuperação do estatuto de capital departamental na estrutura administrativa da nação colombiana; segundo, a integração da cidade num circuito rodoviário que articulava as economias do território colombiano e finalmente, uma imagem de modernidade que permitiria o seu reconhecimento no contexto do mercado capitalista promovido pelo Estado-nação no seu território.

Palavras-chave: Sincelejo, imaginários urbanos, cultura, modernidade, poder.

Introducción

Este artículo es producto de una investigación histórica cuyo foco es el estudio de los imaginarios urbanos de Sincelejo, en el Caribe colombiano, en el periodo 1912 - 1950. Tema que adquiere relevancia ante las necesidades de conocimiento histórico expuestas en las dificultades que ha tenido esta ciudad en el proceso de reconocimiento de su centro histórico como bien de interés cultural de carácter nacional ante el Ministerio de Cultura (Plan Especial de Manejo y Protección [PEMP], Sincelejo, 2018), el cual ha sido objetado y rechazado en dos ocasiones por el Consejo Nacional de Cultura (Acta n.º. 07, 2018); rechazos que abrieron una discusión sobre el valor de la ciudad de Sincelejo para la nación colombiana, al plantearse en la segunda presentación, llevada a cabo en diciembre de 2019, que “Sincelejo es muy importante para la zona Caribe y para la región, pero no logra tener un grado excepcional tan importante como para llevarlo a nivel nacional” (acta sin número, 2019), negando con tal argumento la viabilidad del PEMP de Sincelejo para ser presentado al Consejo Nacional de Patrimonio Cultural (CNPC).

Esta investigación se encuadra en el enfoque historiográfico de la historia cultural (Burke, 2000) y se utilizan las representaciones sociales (Chartier, 2002, pp. 45-80) desde una mirada en la que la cultura se entiende como escenario de relaciones antagónicas de poder y territorialidad (Foucault, 1979; De Certeau, 1999; Lefebvre, 1972; Bourdieu, 2010), como el camino para interpretar las tensiones civilización-barbarie y tradición-modernidad en el marco de los procesos de gestión, producción, transformación, uso y apropiación de los espacios urbanos y las arquitecturas de este lugar. Específicamente, en este texto se revisan los imaginarios urbanos de la ciudad; sobre esta idea Juan Carlos Pérgolis (2013) explica que “la imagen urbana no pertenece a la ciudad sino a sus habitantes, ya que es el modo como los ciudadanos la representan en su mente; por eso la imagen identifica a la ciudad, no como es, sino como es vista” (p. 14); concepto con el que señala una dimensión intangible de la realidad de las ciudades, que no es factible de entender a partir del análisis de su condición física, sino a través del estudio de las representaciones que los habitantes construyen sobre ella a partir de su uso y apropiación. Este segmento se concentra en verificar la manera en la que desde la prensa se realiza un ejercicio de imaginación donde Sincelejo se visualiza como ciudad de “progreso”. Se parte aquí de una comprensión del espacio urbano y su arquitectura como construcciones sociales que de manera continua e indeterminada crean figuras, formas e imágenes que permiten entender las características y los atributos reales e irreales de la ciudad y su vida urbana. Así mismo, se busca

establecer el trasfondo ideológico que define las transformaciones y las apropiaciones del espacio urbano (Pérgolis y Rodríguez, 2014, pp. 17-24).

En esta investigación se utiliza como método la hermenéutica (Palmer, 2002) aplicada a la construcción de conocimiento histórico, cuyo proceso es descrito por Paul Ricoeur (2000) en el capítulo II del libro *La memoria, la historia, el olvido*, dedicado a la epistemología de la historia, donde hace una amplia ilustración y lo presenta utilizando la expresión “operación histórica” para definir el recorrido epistemológico que se aplica al estudio del pasado. Este proceso lo divide en tres “fases operativas”, sobre las que aclara corresponden a momentos metodológicos imbricados entre sí y no a estadios cronológicos sucesivos. Como fuentes primarias se utilizan las notas de prensa que sobre este tema pudieron ser extraídas de los archivos de prensa de Sincelejo existentes, tanto en la Biblioteca Nacional de Colombia como en la Biblioteca Luis Ángel Arango de la ciudad de Bogotá.

El ejercicio investigativo permitió particularizar los imaginarios de esta ciudad a partir de tres líneas de pensamiento: la primera, la recuperación de la condición de capital de departamento en la estructura administrativa de la nación colombiana; la segunda, la integración de la ciudad dentro de un circuito carretero que a través de las tecnologías del automóvil y el pavimento articulaba las economías del territorio colombiano y, por último, una imagen de modernidad que permitiese su reconocimiento en el contexto del mercado capitalista promovido por el Estado-nación sobre su territorio. El desarrollo de estos tópicos y la discusión de la participación de los mismos en el marco de las tensiones que se configuran en la Plaza Principal de Sincelejo se presentan a continuación.

“¿Sin la creación del nuevo Departamento de Sincelejo tendría hoy esa porción del antiguo Departamento de Bolívar las obras de progreso que hoy presenta al país?”

A pesar de ser un proceso fallido, el corto periodo de autonomía que correspondió al departamento de Sincelejo (Támara-Gómez, 2010) tuvo un fuerte impacto en el imaginario urbano de la ciudad; en él se fortaleció su masa crítica y se consolidó el deseo de independencia del departamento de Bolívar, así como la visualización de la ciudad como parte del proyecto de “progreso”, “civilización” y “modernidad” del Estado-nación colombiano (Erazo-Coral, 2008, pp. 31-50), del cual se encontraba distante en la condición de simple provincia del departamento de Bolívar. Una vez depuesta la unidad administrativa del departamento de Sincelejo en

1910, se abrió una puja regional en la que Sincelejo lideró nuevos reclamos por la desmembración del departamento de Bolívar y su reconocimiento como capital del “Departamento del Sur de Bolívar”, denominación que a partir de 1910 representaría los intereses de la autonomía regional de Sincelejo. De esto dan cuenta un amplio conjunto de notas de prensa en periódicos sincelejanos publicados durante la primera mitad del siglo XX en las que se evidencian las particularidades de la gesta separatista del pueblo sincelejano.

Cuatro notas publicadas en 1916 (tres en el periódico *Vida Nueva* y una en *Correo de Sabanas*) dan cuenta de los inicios de la nueva lucha separatista de Sincelejo en la segunda década del siglo XX. La primera de ellas, titulada “Sincelejo” (*Vida Nueva*, 25/6/1916, p. 1), originalmente publicada en la *Revista Nacional de Agricultura* en Bogotá, reproduce una descripción de la gestión del señor José Torralbo como gobernador del departamento de Sincelejo, una apología a su labor administrativa que concluye con la siguiente pregunta: “¿Sin la creación del nuevo Departamento de Sincelejo tendría hoy esa porción del antiguo departamento de Bolívar las obras de progreso que hoy presenta al país?”. Además de señalar las virtudes de la división territorial, acusa de tiranía y mezquindad a la administración del departamento de Bolívar con respecto a sus provincias; en ella parece reproducirse la relación entre “modernización e independencia” (Melo, 1990, pp. 24-26), impulsada desde pensadores como Maquiavelo, la cual acompaña la conformación de los estados nacionales a nivel mundial; para el caso de Sincelejo, una independencia regional en la que se rechaza una tiranía o abandono desde el gobierno de Cartagena y una soñada autonomía cuyo reflejo es el anhelado “progreso”. Esta nota es una demostración de cómo el discurso separatista incubado desde el poder central se enquista como parte del imaginario de la ciudad de Sincelejo. Por su parte, la nota titulada “Más que perspectivas” (*Vida Nueva*, 12/9/1916, p. 2) celebra las expresiones de un cronista del periódico *El Liberal* de Bogotá en torno a la reapertura de los debates sobre el tema de la división territorial de Colombia, quien con floridas palabras traza un nuevo derrotero a los sincelejanos, equiparando sus gestas a las del pueblo latinoamericano en el siglo XIX en su liberación de la dominación española. La tercera nota, fechada en 1916, se titula “Nueva división territorial” (*Vida Nueva*, 24/9/1916, p. 1); en ella se retoma la discusión planteada en la nota anterior, y además de reiterar los puntos expuestos previamente, señala una responsabilidad sobre el esquema administrativo centralista que tiene la nación en ese momento y la capacidad de manipulación que tenían algunas estructuras políticas territoriales afianzadas desde el siglo XIX. Por último, la nota titulada “Ideal nuevo” (*Correo de Sabanas*, 16/4/1916, pp 1-2), recoge la participación de un

grupo de jóvenes periodistas de la época y sus visiones sobre la posibilidad de una nueva división en 1916. En esta nota se esgrime el argumento de la ingobernabilidad del extenso departamento de Bolívar y lo que consideran una injusticia, “la preferencia por la realización de inversiones y la construcción de obras en la capital, Cartagena, y el atraso y desamparo de las poblaciones de las provincias”. En la misma se presenta a Sincelejo como la población del sur del departamento de Bolívar capaz de articular el desarrollo de subregiones como el golfo de Morrosquillo, las Sabanas, el valle del San Jorge, el valle del río Sinú, La Mojana y la Depresión Momposina. En todas estas notas de 1916 se observa un dejo de añoranza por la recuperación de lo perdido, así como también un señalamiento y un reclamo por lo que se considera un trato injusto de la dirección administrativa concentrada en Cartagena; proceso que muestra una directa conexión con la visión de nación impulsada por el proyecto político cultural de la Regeneración durante la hegemonía conservadora, en la que la división y fragmentación territorial de las antiguas provincias convertidas en departamentos era necesario para debilitar a las regiones y favorecer el poder central.

En 1932¹, en la prensa de Sincelejo se registra una intensa cruzada regional en favor de la división del departamento de Bolívar, favoreciendo la creación de una nueva unidad territorial, con Sincelejo como su capital. Un total de diez notas dedicadas a este tema pudieron ser identificadas en los periódicos *La Lucha* y *El Anunciador*; ellas se evidencian la configuración de una campaña concertada entre tres medios de comunicación de Sincelejo en favor de la causa separatista; arreglo en el que superaban distancias políticas los periódicos *La Lucha*, *El Anunciador* y *El Cenit*, adscritos a los tradicionales partidos Liberal y Conservador. La alianza queda registrada en notas como: “Pro-Departamento Sur de Bolívar” (*La Lucha*, 20/3/1932, p. 3), “Pro nuevo Departamento” (*La Lucha*, 31/3/1932, p. 3), “En Pro del Departamento del Sur” (*El Anunciador*, 4/2/1932, p. 1) y “Acta de la reunión preliminar de periodistas” (*La Lucha*, 3/4/1932, p. 2), en las que se constata la creación de un frente común dirigido por los periodistas R. Gutiérrez Bertel, Eugenio Quintero Acosta, Enrique, Jorge y Eduardo Gómez Cásseres y Nicolás Chadid; su intención, dirigir la opinión pública y definir una serie de acciones que favorecían la demostración de una unidad regional en el sur de Bolívar en torno a una causa separatista común. Entre las propuestas aprobadas por este frente periodístico se destacan: a) la invitación de periodistas de Magangué y de la región del Sinú para

1 No se quiere decir aquí que entre 1916 y 1932 se hubiese abandonado la gestión. Las características del archivo consultado no permitieron revisar las discusiones sobre este tema en ese periodo de tiempo.

ampliación del grupo difusor; b) la conformación de encuentros ciudadanos, comités y asambleas de todos los pueblos amigos de la separación y c) la alternación de los tres periódicos para la publicación reiterada del artículo de prensa titulado "Sonó la hora" (*La Lucha*, 7/4/1932, p. 5), de la autoría del periodista Samuel Otero Guzmán, quien hace un sucinto balance de todas las potencialidades de una nueva unidad territorial con capital Sincelejo, proyecta una población aproximada de 364 000 habitantes y una renta anual de \$833 333; tomando como base el censo de 1928, cifras muy superiores a los requisitos establecidos por la Constitución de Colombia para la conformación de unidades territoriales en ese momento. El autor reclama "el legítimo derecho de quien se considera con fuerzas suficientes (los pueblos del sur de Bolívar) para acometer, por sí solo, la lucha en el campo dilatado del progreso en todas sus varias manifestaciones"; declaración de mayoría de edad y una solicitud al Estado colombiano de reconocimiento como agentes de sus valores simbólicos y de los dispositivos de la ideología "progresista" que acompañaban el proyecto nacional de república unitaria, homogénea, configurada desde la Constitución de 1886 (Erazo-Coral, p. 38). La nota de Otero Guzmán también propone que la nueva unidad administrativa exalte con su nombre la memoria del Gran Mariscal de Ayacucho, Antonio José de Sucre. Evidencia de la puesta en marcha de esta campaña mediática del frente formado por los medios de comunicación son las notas de prensa: "El Departamento del Sur de Bolívar" (*La Lucha*, 24/3/1932, p. 3); "Hacia la meta" (*La Lucha*, 31/3/1932, p. 3); "Por el Sur de Bolívar" (*La Lucha*, 7/4/1932, p. 3); "Sincelejo: La Perla de Sabanas" (*La Lucha*, 30/1/1932, p. 1); "Por el nuevo departamento" (*La Lucha*, 19/5/1932, p. 3) y "El Departamento del Sur o la división de Bolívar en dos Departamentos" (*La Lucha*, 10/7/1932, p. 3), todas con la misma orientación, desde el acuerdo establecido entre los periodistas.

LA LUCHA

5

Pro-Departamento Sur de Bolívar

SONO LA HORA

Un núcleo floreciente de pueblos que integran hoy al Departamento de Bolívar tienen ha muchos años la legítima aspiración de formar una entidad departamental aparte.

Tal deseo no obedece a malquerencias para con la capital de la gran sección que lleva el nombre prestigioso del padre de la patria, ni a mezquindad de ningún género, sino al noble, al legítimo derecho de quien se considera con fuerzas suficientes para acometer por sí sólo la lucha en el campo dilatado del progreso en todas sus varias manifestaciones.

Dice nuestra constitución nacional vigente:

La ley puede decretar la formación de nuevos departamentos, desmembrando los existentes, cuando haya sido solicitada por las tres cuartas partes de los Consejos Municipales de la comarca que ha de formar el nuevo Departamento y

siempre que se llenen estas condiciones:

1ª - Que el nuevo Departamento tenga por lo menos 250.000 habitantes y \$ 250.000 de renta anual.

2ª - Que aquel o aquellos de que fuere segregado quede, cada una, con una población de 250.000 habitantes por lo menos, y con una renta anual no menor de \$ 250.000, y

3ª - Que la creación sea decretada por una Ley aprobada por dos Legislaturas anuales sucesivas.

En conjunto los municipios que aspiran a formar el nuevo Departamento, que bien podría llevar el nombre del gran Mariscal de Ayacucho, poseen todas las condiciones anteriores, con exceso, como vamos a demostrarlo con el siguiente cuadro estadístico; tomando como base el año de 1928 para el censo y la vigencia 1928-29 para las rentas:

MUNICIPIOS	HABITANTES	Producido anual
1-Sincelejo	20.176	\$ 60.417,46
2-Telovejo	6.211	15.231,60
3-Sampués	8.767	16.287,72
4-Tollá	10.923	27.137,90
5-San Onofre	12.703	18.002,42
6-Palmito	3.442	7.244,58
7-Corozal	22.237	44.885,33
8-Ricaurte	4.345	24.773,80
9-Morroa	3.946	4.454,53
10-Ovejas	6.829	27.050,46
11-Sincé	24.830	24.720,57
12-Chindí	12.639	27.852,04
13-San Andrés [B]	7.485	15.092,87
14-Sahagún	19.998	43.632,34
15-San Marcos	6.543	28.577,13
16-Caimito	8.183	17.252,72
17-San Benito Abad	5.572	12.615,32
18-Ayapel	12.279	27.630,09
19-Chimá	4.853	10.464,36
20-Ciénaga de Oro	13.205	33.547,29
21-Coroté	10.455	33.774,16
22-Montería	36.581	100.876,77
23-San Carlos	6.808	12.076,57
24-San Pelayo	10.315	28.464,55
25-Purisima	8.047	13.934,29
26-San Antero	4.340	1.169,25
27-Lorica	26.159	63.766,37
28-Magangué	17.049	81.511,68
29-Majagual	19.045	26.465,95
30-Sucre	10.638	18.783,43
TOTALES	364.153	\$ 883.333,37

El resto de los Municipios que forman hoy el Departamento de Bolívar, del cual se segregan los mencionados tienen una población, según el censo de 1928, de 228.624 habitantes y el Departamento de Bolívar quedaría con una renta anual de \$ 199.650,83.

Si las tres cuartas partes de los Consejos Municipales de la comarca que aspira a la categoría departamental solicitan la

creación de la nueva sección, como es seguro que lo harán, quedan llenados todos los requisitos que exige nuestra carta fundamental y el año entrante será un hecho consumado lo que es hoy palpitante aspiración.

El producido anual de las rentas departamentales en la nueva sección sería de \$ 883.333,37 sin incluir participaciones nacionales ni auxilios de ningún género.

Su industria pecuaria contaría con más de un millón de cabezas de ganado vacuno, que apastan allá en verdes campos de hierba admirable y de guinea o en féculdas sabanas ilimites.

Nada faltaría a la nueva entidad, pues todo lo posee: Empresas poderosas co

Bacalao de Hogg, para pulir y para engordar.
Droguería Vergara.

Magnífica Oportunidad

SE VENDE un solar a muy buen precio situado en la Calle Real de Castañeda.

Solicite informes en la dirección de este periódico.

Rafael Vergara M.

COMPRA botellas vacías.

VENDE bombas para pozos, tubos y sus accesorios, barrenas para pozos artesianos y arados para hortalizas.

El Desastre Nacional

No es mayor que el surtido, el gran surtido de artículos dentales que ha llegado a la «DROGUERIA SINCELEJO» de Luis A. Támara por un valor aproximado de \$ 6.000 oro americano y en donde encontrarán los dentistas de la región y los que no lo son, todo lo que necesitan para su profesión a precios más bajos que en Barranquilla y Cartagena.

Pida usted la lista y los precios.

Quien anuncia hace buen negocio. Por qué no anuncia usted en este periódico?

mo la Central Berástegui, la Sicie, el Packing House y muchas otras de primer orden; personal idóneo y numeroso; bancos respetables como el Nacional de Sabanas; un comercio honorable, saneado y pujante; un pueblo trabajador y vigoroso; centros sociales de primer orden; caminos carreterables por los cuales transitan hoy varios centenares de automóviles; empresas fluviales que exhiben sus banderas en el caudaloso Magdalena; escuelas y colegios bien dirigidos, hospitales levantados con el óbolo de ejemplares de caridad como don Arturo García; imprentas en donde se editan periódicos serios y honorables como «El Anunciador», «El Centin», «La Lucha», «El Pequeño Diario» y muchos otros; casas bancarias que poseen capitales saneados y que gozan de enorme crédito comercial.....

Región que exhibe tales manifestaciones de progreso y de vida, merece en verdad que el Congreso Nacional le destine el puesto a que tiene derecho en la marcha política y administrativa de la República.

S. OTERO GUZMAN.

Agua de Vichy para las malas digestiones.
Droguería Vergara.

Fuente: Fotografía de Gilberto Martínez O., periódico La Lucha, 1932.

Imagen 1: Nota "Sonó la hora"

Como podría esperarse de la implementación de la campaña antes descrita, las reacciones desde Cartagena no se harían esperar; así lo evidencia una nota publicada en el periódico *El Triquitraque* de Sincelejo en 1933, en la que se presentan las respuestas dadas por este medio de comunicación ante los descargos de un periodista a través de las páginas del periódico *El Mitin* de Cartagena. El lenguaje caldeado esquematiza una tensión centro - periferia entre las dos ciudades, la cual en medio de improperios se acusa un carácter racista y corrupto de la sociedad cartagenera; esto se puede observar en un par de décimas publicadas en la letanía titulada “Se dice” (*Triquitraqui*, 8/9/1933, p. 5), en la que se expresa lo siguiente²:

No nos choca que de azote Juan Lamas nos califique,
Pues no pasa de ser trique el gritar del zopilote.
Y en verdad de las verdades una apariencia es lo que mata:
Mucha lata, mucha lata es lo que dan las ciudades.
Ya lo ves CARTAGENERO que eres triste pordiosero.

...

Vengamos a conclusiones, como locos del momento,
Haremos Departamento aparte, por las razones siguientes de puro acero:
Que Cartagena NOS ROBA nuestro esfuerzo tesonero, el pegual, el dinero...
Valga aquí la zurda trova del antiguo bucanero. (*Triquitraqui*, 8/9/1933, p. 5)

En las palabras del autor de esta retahíla es evidente una carga de resentimiento regional; la desfachatez del medio de comunicación permite que su reclamo se exprese de manera directa, obviando cualquier tipo de diplomacia entre medios de comunicación.

En 1938 también se observa una importante dinámica separatista promovida desde los medios de comunicación; por una parte, un par de notas, tituladas “Atención, Atención: oíd sincelejanos esta invitación” (*El Anunciador*, 9/2/1938) y “La visita del Ministro de Obras Públicas” (*El Anunciador*, 11/2/1938), evidencian la participación del periódico *El Anunciador* en la invitación al pueblo sincelejano a vincularse a una masiva recepción que se organiza para recibir a los señores César García Álvarez, ministro de Obras Públicas durante el gobierno de Alfonso López P., y a Alfonso Aguirre Romero, un exsenador de la República; funcionarios que se encontraban en un periplo regional por el departamento de Bolívar y que ha-

² El contenido textual de las notas de prensa que conforman el conjunto documental de esta investigación ha sido citado de manera literal, sin incluir ningún tipo de modificaciones.

bían recibido la invitación para visitar a Sincelejo de parte del representante por el departamento de Bolívar Juan Federico Hollman, personaje que también llegaría con la comitiva. En la nota se expone que el objetivo de los organizadores era “convencer a los visitantes”, tanto al ministro como al político, “para que se conviertan en defensores de la causa sincelejana y sirvan de puente para conseguir apoyo político en el Congreso de la República, vinculando, a la causa separatista, a legisladores de Antioquia, Caldas y Cundinamarca”, debido a que expresan que los políticos de Bolívar tenían nulo interés en promover tal iniciativa. También, en la nota titulada “Fide sed vide” (*Correo de Sabanas*, 8/5/1938, p. 3) hay evidencias de la evolución de la gesta separatista de los sincelejanos en pro de la creación del “Departamento del Sur de Bolívar”; en ella hay una reflexión sobre las capacidades de la masa crítica de los intelectuales y políticos de esta región en relación con su idoneidad para dirigir los destinos del nuevo departamento por el que se está luchando.

Una evidencia de que ya en 1940 el liderazgo regional de Sincelejo en la gesta por la división del departamento de Bolívar ha cedido cierto espacio ante el empuje de las ciudades de Montería y Magangué se observa en la nota titulada “El nuevo Departamento” (*El Anunciador*, 3/4/1940, p. 2), en la que se reclama con propiedad la designación de alguna de ellas como capital de la nueva unidad administrativa. A pesar de que en la nota se aboga por la “superioridad” de Sincelejo sobre las otras dos poblaciones, es notoria la existencia de una división interna en la iniciativa separatista que empieza a tomar los nombres de los territorios de la región, el Sinú y la sabana, como signos de una bifurcación. En la nota, Eugenio Quintero Acosta expresa la necesidad de que Sincelejo se prepare urbanísticamente, con “todo el confort”, para recibir la designación como capital de un departamento que lleve por nombre Sincelejo, Córdoba, Sinú, o en sus palabras, “como se le quiera llamar”.

La “centralidad carretera”. Los discursos de representación de Sincelejo como urbe capitalista del departamento Bolívar.

Hasta comienzos del siglo XX, la dinámica comercial de esta región se movilizó a lomo de mulas y caballos, siendo común encontrar entre los servicios urbanos de Sincelejo establecimientos como la pesebrera La Unión, de Manuel del Cristo Torres, donde se ofrecía a viajeros y comerciantes las condiciones necesarias para la recuperación de las recuas de animales durante su estancia en la población. En el umbral del siglo XX la estructura vial de Sincelejo era totalmente precaria; así lo

describe el médico Manuel Prados Obregón en el documento “Sincelejo observado desde un punto de vista higiénico” (*Gaceta Médica del Departamento de Bolívar*, 7/1894), el cual se analiza en el capítulo dos del libro *La Plaza Principal de Sincelejo. Una historia cultural urbana. 1894-1920* (Martínez-Osorio, 2018, pp. 39-55). Durante el periodo del departamento de Sincelejo, la promesa de la construcción de una línea férrea para articular las dinámicas del ingenio de Sincerín con el puerto de Tolú condensa los deseos de modernización en el tema de comunicaciones, en consonancia con las búsquedas y desarrollos tecnológicos de los transportes en la nación colombiana en el umbral del siglo XX, volcados en su totalidad en el intento de consolidar un sistema ferroviario que conectara los enclaves agrícolas con los puertos marítimos y fluviales utilizados para la exportación de los productos nacionales al mercado internacional (Camargo-Bonilla, 2019, pp. 193-217). La llegada del camión a partir de 1917 se convierte en una importante promesa para potenciar las ventajas competitivas de la ciudad como articulador de las dinámicas del capitalismo en la región; su implementación se establecería como el objetivo principal de una sociedad que se imaginaba como un emporio económico del Sur del departamento de Bolívar, a partir del aprovechamiento de su ubicación estratégica en una red de carreteras a través de la que se articulaban capitales, productos y servicios. Esta imaginación reproducía a nivel regional la expectativa creada a nivel nacional “de cubrir mercados y redes comerciales a distancias cortas y medias, reduciendo costos y tiempos, así como también de articular a municipios y pueblos que estaban segregados del mercado nacional” (Salazar-Montoya, 2000, pp. 43-44) tras la llegada de los primeros camiones al país. El deseo por la construcción de esta red de carreteras quedaría plasmado en múltiples publicaciones a lo largo de la primera mitad del siglo XX, en los que se expresa esta imaginación del pueblo sincelejano.

Desde la primera década del siglo XX, los medios de comunicación de Cartagena crearon, en la región del departamento de Bolívar, una expectativa sobre el rol de la nueva tecnología automotriz en la economía industrial a nivel mundial; de esto nos habla la nota de prensa titulada “Exportación de automóviles” (*El Porvenir*, 22/3/1912), publicada en Cartagena, en la que se presenta un panorama detallado de la producción automotriz inglesa para ese mismo año. La llegada del primer carro a Sincelejo en 1913 se encuentra descrita en la nota de prensa titulada “La variante de la Sierra Flor” (*El Anunciador*, 1/1/1939), en la que en 1939 un periodista sincelejano hace memoria sobre la odisea que significó el ingreso de un vehículo a través del camino de la Sierra Flor. La nota dice:

Y así recordamos con exactitud, que, en marzo de 1913, fueron alrededor de 400 sincelejanos a recibir el primer vehículo de locomoción que llegó a estas tierras y cuyo principal escollo lo encontró en La Sierra, por las lomas abruptas y hoyos profundos que tenía y porque lo angosto de la estrecha garganta, que era imposible evitar, hizo que el vehículo pasara casi de medio lado, en primera fuerza, empujado por detrás y tirado por cáñamos por delante. (*El Anunciador*, 1/1/1939, p. 2)

Se describe aquí, en tono de epopeya, la celebración del logro de someter a una naturaleza, que consideran agreste y hostil, para facilitar la entrada en la ciudad de una deseada máquina que representa un modelo de vida diferente. En la nota titulada “Auto n.º 1” (*Pluma Libre*, 5/4/1913, p. 1), ya analizada en el libro *La Plaza Principal de Sincelejo. Una historia cultural urbana, 1894 - 1920* (Martínez- Osorio, 2018), se ilustra sobre los significados sociales elaborados por la comunidad sincelejana tras la entrada de este primer vehículo en la ciudad³, con frases en las que se exaltan las sonoridades del carro y se señala su intensidad como causante de “una herida en lo más íntimo de sus tímpanos auditivos”, razón por la cual el cronista los cataloga como “uno de los sones más bellos de la trompeta del progreso”; comentarios que anticipan el rol dominante y la importancia que se le daría a esta tecnología y a los ciudadanos asociados a ella.

En la nota titulada “Carretera a Tolú” (*Vida Nueva*, 12/8/1916, p. 1) se observa que a pesar de que en ese momento parecía más viable que la Gobernación del departamento de Bolívar hiciera unas inversiones para la implementación de la mencionada línea férrea Sincerín - Tolú, se inicia una campaña por la construcción de la carretera Sincelejo - Tolú, visualizando a Sincelejo como paso obligado de la red vial que se dirige hacia el mencionado puerto. Un par de notas de 1919 muestran la expectativa creada en Sincelejo en torno al contrato que la Gobernación de Bolívar había firmado con el Sr. Julio C. Corena para la prestación de un servicio de “autocamiones”. La primera de ellas lleva por título “Servicio de autocamiones” (*El Escalpelo*, 15/6/1919, p. 1); en ella el cronista utiliza el espacio para reclamar por las condiciones viales que se requieren para la prestación del servicio de transporte en camiones y cuestiona su viabilidad en épocas de invierno; lo ve posible únicamente en tres meses de verano, momento en que el “progreso” visite a Sincelejo, para los meses restantes sarcásticamente plantea la siguiente dicotomía: “o se contratan aeroplanos, o los viajeros se convierten en bestias de carga para sacar las mercancías del barro”. En otra nota titulada, “Autocamiones” (*El Escal-*

3 No se puede garantizar que efectivamente este registro corresponda a la llegada del primer vehículo automotor a Sincelejo, sin embargo, no cabe la menor duda de que es uno de los primeros sucesos de este tipo.

pelo, 15/6/1919, p. 1), publicada en el mismo periódico, el comerciante Enrique Castellanos utiliza la información de la entrada en funcionamiento del “moderno servicio de autocamiones” del señor Corena para imponer a los dueños de recuas de carga un precio, a su conveniencia, por el transporte de una serie de mercancías en la ruta mencionada. La nota parece vaticinar el final del negocio de las recuas de asnos o mulas, y también el de las pesebreras, ante las ventajas que ofrece la tecnología automotriz. Dos notas posteriores: “Señor Gobernador” (*El Escalpelo*, 21/9/1919, p. 1) y “¿Que hubo de eso?” (*El Escalpelo*, 21/9/1919, p. 1), reclaman tanto el mejoramiento de las condiciones de la vía como celeridad en la implementación del servicio encargado al Sr. Corena.

Las diferencias políticas dejan ver algunos matices particulares en relación con el tema de los carros, mientras en una nota del periódico liberal *La Lucha*, titulada “Se dice...” (3/8/1920, p. 1), se celebra que el siriolibanés Arturo Elías importe, a través del puerto de Tolú, tres vehículos con destino Sincelejo; con el comentario “Qué culto, Arturo Elías traerá tres carros más, ¡qué cuulto!”, el periodista Salomón Urzola Sierra sarcásticamente cuestiona, desde las páginas del periódico *El Conservador* (9/7/1920, p. 1), el aporte de tal operación a la cultura sabanera; lo que parece ser una expresión local del espíritu conservador de la época, tradicionalista y escéptico ante los cambios tecnológicos y el mundo moderno (Granados, 2005, pp. 5 - 18).

La nota de la autoría de Hernán Urzola Sierra (Humberto Ras), bajo el título “En el 20 de julio ¿qué hace falta para el engrandecimiento de la región?”, permite constatar el nivel de conciencia de la prensa de Sincelejo respecto de la relación entre la incorporación de las nuevas tecnologías automotrices y el crecimiento económico de la región; algunos apartes de esta nota dicen lo siguiente:

Paladinamente se ve: es la carretera, el ferrocarril. Si en vez de ponernos a soñar y esperarlo todo del gobierno, tuviéramos el suficiente espíritu público y de asociación, ya que alguna de las obras mencionadas fuera una realidad. De nosotros depende en gran parte el atraso y aislamiento que estamos sufriendo, la monotonía y la tristeza de la vida mediterránea. (*La Lucha*, 20/7/1920, p. 2)

Se esboza aquí un llamado al empoderamiento ciudadano para impulsar de manera independiente por parte de los sincelejanos las obras de comunicación que requería la ciudad para integrarse al circuito capitalista nacional. En la nota se visionaba como fundamental para el desarrollo regional la creación de una red de carreteras que uniera a Montería con Magangué y Tolú, con nodo articulador

central en Sincelejo. El cronista reclamaba de los empresarios sabaneros un compromiso con este proyecto y descartaba cualquier posibilidad de que tal iniciativa pudiera ser impulsada desde Cartagena. El cronista ponía como ejemplo a los grandes capitalistas “Carnegie, Morgan y a tantos otros millonarios y archimillonarios de América del Norte y Europa”, argumentando que un buen empresario capitalista “no debía vivir para trabajar, sino trabajar para vivir, para ganar una vida independiente y cómoda, pero siempre con un ideal alto, cual era el de “dejar su nombre indeleblemente grabado en el corazón de los pueblos”. Urzola llamaba al altruismo y al compromiso ciudadano como una manera de crecer y mejorar en el marco de un proceso de expansión capitalista, contrario a lo que comúnmente se piensa, que la riqueza se consigue únicamente acumulando. Señalaba así Urzola la importancia de aportar a lo público como camino de desarrollo, principios que se encuentran plasmados en el conocido evangelio de Andrew Carnegie (1901), documento que parece ser el sustento teórico pregonado por el cronista.

La industria automotriz encuentra en Sincelejo un mercado fructífero que empieza a requerir, cada vez más, de los servicios comerciales asociados a ella; es así como a partir de 1928 se puede identificar la implementación de la primera agencia automotriz de Sincelejo, propiedad de José A. Samudio, quien alimenta el imaginario de Sincelejo como centro carretero con la oferta de toda clase de repuestos y accesorios para la reparación de vehículos de las marcas norteamericanas Buick, Dodge, Chevrolet y Graham Brothers, así como la venta directa de vehículos Studebaker. Variados anuncios de prensa dan cuenta de este nuevo tipo de servicio urbano que se ofrece desde la ciudad.



Fuente: Fotografía de Gilberto Martínez, periódico La Opinión, 1928.

Imagen 2: Publicidad de la Agencia de José A. Samudio en Sincelejo

La gesta regional por la construcción de la red de carreteras entre Montería, Magangué, Sincelejo y Tolú lograría unificar los intereses de todas las poblaciones de la región, al igual que el tema del departamento del sur de Bolívar. La menciona-

da red de carreteras también motivó cruzadas regionales dirigidas desde los medios de comunicación; evidencia de ello son notas de prensa como “Pro Carretera” (*El Triquitraqui*, 17/8/1933) y “Campaña vigorosa” (*El Triquitraqui*, 8/9/1933, p. 4), en la que se registra la visita a Sincelejo de Luis Carlos Viñas, Eustacio Álvarez y J. M. Galvis, un comisionado y dos periodistas de Magangué, quienes llegan a la ciudad con el objetivo de levantar los ánimos a favor de la obra de una carretera que, desde su imaginación, sería “la redención de estos pueblos”.

La iniciativa por la construcción de una carretera que uniera Antioquia con Bolívar, Medellín con Cartagena, parece poner fin a la dicotomía aún existente en la década de los años veinte sobre la posibilidad de implementar una línea férrea en el sur de Bolívar. De esto da cuenta la nota “No queremos ferrocarril” (*El Triquitraqui*, 8/9/1933, p. 5), firmada bajo el seudónimo Tonio Contó, cronista que señala a la administración del departamento de Bolívar “de actuar en contra de las provincias del Sur”, en las dos grandes intenciones que tenían estas regiones, autonomía regional y la red de carreteras. Ante la propuesta departamental por la creación de una red férrea en la región de Sabanas y Sinú, alza la voz y en letras mayúsculas expresa: “¡NO QUEREMOS FERROCARRIL!”. La iniciativa por la unión de Medellín con Cartagena con una línea de carreteras es esbozada en la nota “Unión de Antioquia y Bolívar” (*El Anunciador*, 23/10/1933, p. 1). Las ventajas comerciales para la expansión y facilidad de los negocios entre estos departamentos son las razones principales que sirven de argumento en el artículo, así como la posibilidad de encadenar las tierras mediterráneas con los puertos marítimos y fluviales que hasta el momento articulaban la economía. La nota, que se recibe con júbilo en Sincelejo, está firmada por los Sres. Vicente Pérez Restrepo, Moisés Monsalve R., José Bernal P. y Joaquín Bernal P. en calidad de presidentes del Comité de vías Antioquia - Bolívar y por Pedro Vásquez Greiff y Gerardo Vélez Soto en calidad de secretarios. Una idea en la que, en el contexto sincelejano, se evidencia la pérdida de sentido del sistema ferroviario y la apuesta general al sistema de carreteras y carros, iniciada durante la hegemonía conservadora y acelerada durante el periodo de la república liberal luego de la recuperación de los mercados internacionales tras el “crack” de 1929, el fortalecimiento de la economía nacional con la bonanza cafetera y la compensación económica por la separación de Panamá (De Greiff, 2021, 163 - 200); un escenario de crecimiento económico nacional del que los sincelejanos deseaban participar.

Son muchas las notas de prensa publicadas a lo largo de la década de los treinta en las que se hacen reclamos, se informa del inicio de obras, de la realización de

contratos, se cuestiona la calidad de materiales y las características de las obras de la deseada red de carreteras del sur del departamento de Bolívar. El objetivo principal de este título es evidenciar la existencia de un imaginario urbano en torno al tema carretero y de la industria automotriz, ligado al deseo de hacer parte del proyecto de expansión capitalista del Estado-nación colombiano. Como síntesis de este imaginario colectivo de la elite sincelejana se presenta un segmento de las palabras del periodista y político sincelejano Nicolás Chadid, en 1939, en la nota titulada “El Diputado Nicolás Chadid hace especiales declaraciones sobre la vida de Sincelejo”, en la que dice lo siguiente:

¿Cómo marcha el progreso de Sincelejo? ¡Vertiginosamente mi querido repórter! Compare usted al Sincelejo que le puede describir la niñez del actual Alcalde de Cartagena, Dr. Henrique de la Espriella, con la realidad de hoy y verá usted una enorme diferencia. Bancos, 7 u 8 kilómetros de calles pavimentadas, estación radiotelegráfica, hospital de caridad, bellísimos edificios, un pueblo sano, honorable y trabajador, una sociedad cultísima y trabajadora, un Arturo García, etc. Le dan a usted la sensación de que allá se avanza. La carretera de Cartagena a Antioquia que pasa por Sincelejo, hará de mi lugar natal una gran ciudad dentro de breves años. (*El Anunciador*, 5/11/1939, p. 4)

Las palabras de Chadid condesan ese deseo colectivo de la elite asociada a la prensa de ver a Sincelejo convertida en un emporio capitalista producto del aprovechamiento de su competitiva localización como eje de una red de carreteras que paulatinamente va ampliando su rango: primero, la conexión inmediata al puerto de Tolú en la primera y segunda década del siglo veinte, luego como centralidad de una red que articulaba los principales centros de producción y comercio del sur de Bolívar, Montería y Magangué con el puerto de Tolú en la tercera década, y ya cerca de los años cuarenta, el surgimiento de un deseo superior por hacer parte de una red nacional que permita conectarse con el interior del país. Este deseo de la elite sincelejana de cambiar sus condiciones de movilidad y su velocidad parece confirmar la hipótesis de Santiago Castro-Gómez (2009), quien desde una mirada foucaultiana plantea que “para que Colombia pudiera ingresar con éxito a la dinámica industrial del capitalismo, los cuerpos debían adquirir una nueva velocidad”.

La “Perla de Sabanas”. La ciudad del sueño americano de los “forasteros” y la elite de Sincelejo

Importantes autores de la historiografía de la ciudad y la arquitectura en Colombia como Juan Carlos Pérgolis (2013), Alberto Saldarriaga Roa (2016, pp. 163-240 y

2019, pp. 22-33), Carlos Niño (2006, pp. 266-274) y Silvia Arango (1998), desde diversas perspectivas, coinciden en plantear que el desarrollo de la ciudad colombiana en el umbral del siglo XX, estuvo soportado en el deseo de la elite por implementar una imagen de modernidad en las poblaciones colombianas, en la que una serie de símbolos urbanos reflejaban un comportamiento cosmopolita, expresado esto en la adopción de gustos estéticos transnacionales y tecnologías sin precedentes en la historia de este territorio; así, las arquitecturas neoclásicas, “Art nouveau”, “Art déco” y otros estilos modernistas parisinos, londinenses y neoyorquinos de fin de siglo, y equipamientos de transporte para mover barcos a vapor, locomotoras y vehículos fundamentales para el movimiento de los capitales económicos, en las que la opinión y el trabajo de técnicos extranjeros como Thomas Reed, Gastón Lelarge, Mario Lombardi, Charles Carré, Agustín Goovaerts, Leslie Arbouin, Nicolás Samer, Pedro Malabet, Honeisberg y Wessels y de viajeros como Gaspard Theodore Mollien, Carl August Gosselmann, Isaac F. Folton y Miguel Cané, entre otros, constituyó un elemento fundamental en una gesta cuyo objetivo era “trasladar Europa, por arte de magia” (Pérgolis, 2013, p. 46), a las ciudades de la nación colombiana.

La presencia de un imaginario urbano transnacional relacionado con la utopía de la modernidad pudo constatarse en los deseos de la elite de Sincelejo por transformar la Plaza Principal en un parque; una gesta por acercar la imagen urbana de esta ciudad con la de ciudades como Cartagena con su Parque Centenario o con la de las grandes capitales del mundo occidental. Un proceso epigonal entre centro y periferia que se explica como un efecto de la hegemonía cultural impuesta por Europa sobre América Latina desde el periodo colonial. La nota de prensa titulada “Crónica” (*Verbo Azul*, 3/11/1910, p. 3), de Lascario Miraflores, demostraba que el tema del parque hizo parte de las discusiones en tertulias urbanas de Sincelejo al menos desde 1910. Dos notas de prensa publicadas durante octubre de 1928 confirman la evolución de la mentalidad “progresista” y su reflejo en la configuración de un imaginario urbano moderno que se expresa como deseo en la construcción de un parque en la Plaza Principal. La nota titulada “Sincelejo necesita un parque” (*La Opinión*, 1928), a cargo de José D. Faraj, es una muestra de cómo la elite económica de Sincelejo imaginó la ciudad; la nota expresa lo siguiente:

Ya que a nuestra ciudad el progreso, joven amable y gallardo, le ha dado un beso en plena frente, ya que ella, mujer culta e inteligente, le ha dado las espaldas al atraso monstruoso, ya que en su seno se están desarrollando grandes actividades, ya que cuenta con avenidas pavimentadas, con grandes empresas, con un comercio estupendo, con una sociedad activa y civilizada, y con un

pueblo laborioso optimista, se hace demasiado extraño que no ostente todavía un parque.

Nosotros desde las columnas de este periódico, sin recelos ni temores y guiados únicamente por el amor que le profesamos a esta Perla de Sabanas y deseosos de verla figurar entre las primeras ciudades de este Departamento, lanzamos hoy la idea y que sostendremos con tenacidad de hacer llevar cuanto antes la construcción de tan necesaria como importante obra.

Estamos seguros nuestra idea será respaldada por el progresista Alcalde mayor don Luis María Cassas, persona competente y capaz de llevar a cabo todo lo que vaya relacionado con el engrandecimiento de esta ciudad.

El H. Concejo compuesto por personas dignas de todo crédito, no tendrá también inconveniente de poner su grano de arena y su apoyo decisivo como representantes del pueblo, a esta obra que sin duda alguna aumentará un porcentaje visible al progreso de Sincelejo.

El forastero que nos visita lleva por lo regular una impresión halagadora, pero no deja de preguntarse ¿porque no tendrán un parque? Es sabido que él no se imaginará que es por pereza ni por odio al progreso, como se puede confirmar por las obras ya concluidas, sino apenas por un lamentable descuido. Hay que convenir que nuestra ciudad es demasiado joven para estar dotada de todos los elementos indispensables que exigen estos tiempos avanzados; pero esto no obsta, hay que ir preparando paulatinamente para que en un lejano tiempo se cuente en el rol de las ciudades modernas.

De seguro esta obra tendrá, como todas, sus obstáculos al principio, pero esta no es razón para que desmayemos, antes, por el contrario, eso sería un principio para triunfar.

Ya aquí tenemos un ejemplo con la pavimentación de la avenida del cementerio, tuvo tantos enemigos que esto valió para que su iniciador, Señor Quintero, se interesara más de lo que debió interesarse para la realización de esta obra que ya contemplamos como una de nuestras más hermosas realidades.

Queda pues, iniciada la campaña. J. D. Faraj. (*La Opinión*, 1928)

En la nota se destaca la procedencia de su autor en relación con el sentido de propiedad que expresa sobre la ciudad. Faraj corresponde con el apellido de un ciudadano perteneciente a la diáspora siriolibanesa que se instala en el Caribe colombiano desde finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX o a un descendiente

directo de esta nacido en suelo colombiano (Fawcett y Posada, 1992, pp. 3-21), en ambos casos un personaje relacionado con culturas urbanas externas. Faraj se refiere a Sincelejo como “nuestra ciudad”, expresando una condición de apropiación y pertenencia al lugar, Sincelejo le pertenece y él pertenece a Sincelejo. Sin embargo, Faraj condiciona su identificación, se adhiere únicamente a un sector de Sincelejo que “rechaza lo monstruoso”, todo lo antagónico a lo que llama el “progreso”, una condición urbana en la que resalta como valores: lo “pavimentado”, lo “culto”, lo “empresarial”, lo “comercial”. Se podría decir desde Faraj, un Sincelejo que se pueda vender y que cumpla una función y ejemplifique el sistema capitalista burgués que impulsa el estado-nación desde el siglo XIX. Una visión contradictoria que teóricamente predica la igualdad entre los humanos pero que operativamente divide jerárquicamente entre “sociedad activa y culta y pueblo laborioso optimista”, como las palabras de Faraj lo dejan ver, o “ricos y explotados” como lo señaló Fals Borda (2002, p. 72b) en sus estudios sobre el Caribe colombiano. Una organización que muy poco se diferencia de la jerarquía social latinoamericana durante el dominio español, caracterizada por la dicotomía europeo dominante - afroamericano dominado.

Faraj utiliza la estrategia de comparar las condiciones de la ciudad con el supuesto juicio externo del “forastero”; juego en el que su propia experiencia como forastero⁴ representa las dificultades de identificación de los recién llegados, al comparar los lugares con la idea de ciudad progresista que representa el “sueño americano” (Fawcett y Posada, 1992, pp. 3-21). Operativamente genera una división social en Sincelejo entre un “nosotros” del deseo, identificado con la idea de “ciudad moderna”, con un parque que demuestre su conexión con el urbanismo transnacional europeo “civilizado”, y un “los otros”, representado por la “monstruosidad” de la cultura tradicional y local. En el discurso de Faraj se evidencia la conciencia de la relación antagónica que el proyecto civilizador implica: una lucha, una gesta en la que toca vencer “enemigos”, superar “obstáculos” y resistencias relacionadas con una realidad “monstruosa, enferma, ilógica y adversa”; un posicionamiento clave en el que la labor de los alcaldes debe ser exaltada, glorificada a la manera de “héroes”, como el caso de Eugenio Quintero Acosta en el discurso de Faraj, cuando participan como “titanes” en la gestión de obras urbanas “modernas” como la pavimentación de una calle o la construcción de un parque, obras que adquieran la connotación de símbolos de territorialidad en una frontera que se

4 Al desconocer los datos migratorios de la familia J. D. Faraj, no se puede precisar si la condición de forastero en Sincelejo fue una experiencia personal o corresponde a un conocimiento heredado de sus familiares.

encuentra en disputa. Un menhir, una marca, un hito que comunique a los otros su entrada en un territorio ajeno. La imaginación de Faraj engrandece pequeños cambios urbanos como la pavimentación de una calle y los muestra como señales irrefutables de “progreso”. Faraj lanza una “campana” abierta por hacer realidad la ciudad de su imaginación; su técnica es publicitaria y comercial, intenta vender la utopía de lo “moderno” y la representa en el eslogan la “Perla de Sabanas”; visión que engloba un proyecto común para superar la “monstruosidad” de ese Sincelejo tradicional carente de civilización, desaparecer el “Corralito de Matarra-tón”. Este tipo de ejercicio imaginativo en el que la operacionalización del progreso se ancla a la transformación material de la ciudad ha sido analizado en el ámbito latinoamericano por Adrián Gorelik (2003, pp. 11 - 27), quien identifica que en los discursos de personajes de la elite como Domingo Faustino Sarmiento no hace falta que las ciudades “cumplan efectivamente” con ese imaginario, ya que la ciudad en sí misma “es la modernidad y la civilización”, explicación sobre la manera en que regionalmente se validan las particularidades de la modernización latinoamericana.

“Higiene”, “belleza” y “arborización”. Los discursos de la modernidad urbana decimonónica en Sincelejo

Richard Sennet (1997, pp. 346 - 347) señala que desde el siglo XVIII en ciudades como París y Londres surge un imaginario urbano en el que, haciendo una analogía de la ciudad como un organismo viviente, los jardines urbanos cumplían un rol similar al de los pulmones en la función respiratoria del cuerpo humano; pensamiento que había llevado a cerrar el parque de las Tullerías para vigilar y proteger las plantas que en él se encontraban o a crear grandes espacios llenos de vegetación, como Regents Park, para oxigenar arterias vehiculares cargadas de tráfico en medio de la ciudad. Idea mediada por el concepto de higiene evolucionado de los desarrollos “científicos” de disciplinas como la medicina y la ingeniería. Sobre su incorporación en el ámbito urbano Luis Fernando González Escobar (2007) expresa lo siguiente:

Las iniciativas higiénico sanitarias se generalizaron en el urbanismo, por eso en el último cuarto del siglo (XIX) se implantaron normas desde Suecia hasta América, pasando por Medellín, que incluía calles anchas, altura de las casas con relación a este ancho, la plantación de árboles, y zonas verdes, plazas y otras normas higiénicas. (pp. 134-137)

Para González-Escobar, el discurso de la modernidad parece implicar la instauración, a través de normas de comportamiento, de un sistema de vigilancia y control para la modelación de una ciudad higiénica, normas que “científicamente” mejoren las condiciones de salubridad humana en ellas y con la consiguiente llegada de los especialistas en paisajismo francés e inglés a suelo americano; asunto ampliamente estudiado por Sonia Berjman, para el caso argentino, en personajes como Joseph Bouvard (Berjman, 1996), Carlos Thays (Berjman, 2009) y Jean Nicolas Forrestier (Berjman, 1994), entre otros (Berjman, 1998); país donde su trabajo adquiere matices particulares al intentar adaptarse al contexto latinoamericano (Saldarriaga, 2016, pp. 20 - 21). Siete notas de prensa, fechadas entre 1938 y 1941, permiten constatar en los medios de comunicación de Sincelejo la entrada en circulación de un imaginario urbano conectado con tales ideas higienistas y sanitarias, en la que la generación de espacios arborizados, las preocupaciones por el ornato de la ciudad y la reclamación de una actitud altruista y cooperativa de los ciudadanos se articulan como una fórmula para idealizar a Sincelejo como una de las ciudades “progresistas” de la nación colombiana. Sobre la evolución de este imaginario en la década de 1950 y 1960 habla el artículo “Arquitectura e imaginarios urbanos en las Sabanas del Sur de Bolívar. 1948 - 1968” (Martínez-Osorio, 2013, pp. 83 - 100), en el que el arquitecto Pedro Martínez utiliza las nociones de “ciudad de progreso” o “región de progreso” para explicar el “anhelo de modernidad” de las elites de Sincelejo y Corozal y su reflejo en la construcción de una estética “racionalista”.

Una extensa nota, titulada “La decadencia de Sincelejo” (*El Cenit* 4/30/1933, p. 3), parece dar inicio a lo que terminaría siendo una nueva gesta ciudadana por la construcción de un parque en la ciudad de Sincelejo. Con frases como: “mientras otras ciudades surgen, Sincelejo se detiene... Se momifica... Se acurruca entre sus añoranzas, se enerva, se agota en el éxtasis”, el cronista utiliza la técnica de presentar a la ciudad en un proceso de involución, producto de la ausencia de liderazgo en su gestión y de un sentido “progresista” de toda la ciudadanía. El objetivo del texto parece ser mover el amor propio de los ciudadanos para lograr una reflexión sobre la participación de cada uno de ellos en la construcción, mejoramiento y embellecimiento de la ciudad, superando así una posición individualista en la que los ciudadanos únicamente se benefician de ella sin hacerle ninguna retribución. Es posible ver en la nota un carácter pedagógico, al intentar enseñar a los sincelejanos actitudes ciudadanas en el marco del proceso civilizatorio del mundo capitalista.

En el mismo sentido, se presenta la nota “Por el adelanto de Sincelejo” (*El Cenit*, 1935, p. 3), en la que también se recurre a la comparación desventajosa de Sincelejo versus otras ciudades, en este caso Pereira, ciudad colombiana del Eje Cafetero de la que se resalta la velocidad con la que lograba implementar todas las “comodidades modernas” que requería como población, a partir de lo que el cronista señala como “un espíritu cívico por el adelanto de la ciudad”, reflejado en la configuración de un presupuesto que permitía a sus administradores y gestores de mejoras lograr sus objetivos. El cronista señala, en contraposición, la no existencia de un espíritu similar en Sincelejo, cuyo efecto era, desde su punto de vista, “un atraso material” y “un estancamiento de al menos diez años”. Posteriormente, este autor señala los comportamientos ciudadanos causantes de este atraso, entre los que destaca: el desinterés de la ciudadanía, su exceso de individualismo, la inoperancia de las autoridades y el no cumplimiento de las normas; así mismo, ofrece su columna en el periódico como un espacio de discusión y de gestión para sacar adelante los procesos de la ciudad.

La sección “Suelos” (del periódico *Correo de Sabanas*) muestra la llegada a Sincelejo de la idea de la arborización urbana, como parte de la circulación de los proyectos de la ciudad jardín en el contexto del Caribe colombiano. La nota dice:

El bosquecito que esta contiguo a El Dorado, y que nos hace recordar al bosque de Bolonia en Paris, es el más concurrido de la ciudad y que sirve no solo de ornato, sino también de punto de recreo. Hay que prestarle atención para su conservación, no sea que con el furor del entusiasmo que despiertan las festividades que se aproximan, le entren a hacha y machete derribando nuestra más preciosa joya. Bueno sería ponerle una tablilla con esta leyenda: ¡no me toquéis! (*Correo de Sabanas*, 1/9/1938, p. 1)

El primer aspecto que resalta esta pequeña nota es la valoración que el cronista hace del conjunto natural, al cual idealiza como un paisaje europeo; comentario en el que deja un halo de superficialidad y esnobismo al utilizar una categoría paisajística poco manejada para esta región del país: bosque o “bosquecito”. Esto hace pensar que la nota podría tratarse de un ejercicio de imaginación ligado al deseo de vivir en un lugar que se acerque a la ciudad europea de comienzos del siglo XX con sus parques y paseos arborizados que ofrecen disfrute a los habitantes y no del análisis de una realidad tangible. Se evidencia aquí que para este caso el compromiso con la naturaleza es una representación de cosmopolitismo, una manera de ser universal. Por otra parte, un segundo aspecto que se observa en la nota es la contraposición entre “razón” y “barbarie”, expresada en la amenaza de

la supervivencia del “bosquecito” en el contexto de las festividades populares que se aproximan; se puede inferir que la conservación de la naturaleza sería entendida, en este cronista, como signo de racionalidad.

En una cuarta y extensa nota titulada “Arboricemos Sincelejo” (El Anunciador, 16/6/1939, pp. 3-4), el periodista José Yances, bajo el seudónimo de Pepe Observando, reclama que sobre el desarrollo de Sincelejo se aborden diferentes tópicos relativos al tema de la arborización urbana. Yances inicia con una reflexión sobre las desventajas del modelo urbanístico español en América, al cual acusa de “reñido con la ciencia, la lógica, la estética y el arte”. En la nota se presentan referencias a modelos urbanísticos europeos como las de Alemania y Francia, en los que prima la valoración de la naturaleza como expresión de sabiduría y cientificidad. El cronista da una cátedra de los aportes ambientales de implementar una arborización urbana y presenta dos importantes ejemplos de relaciones positivas de la naturaleza y la ciudad. El texto incluye nuevos conceptos en el contexto del Sincelejo de la época, uno de ellos el de “parricidio”, la criminalización del acto de cortar árboles; noción conflictiva en un contexto permeado por un proceso histórico en el que, como lo explica Germán Mejía Pavony, retomando las observaciones del general Francisco Javier Vergara y Velasco, “durante los tres siglos en que Colombia fue colonia española, los castellanos se dedicaron a talar más que a plantar, porque preferían la llanura abierta a los bosques, puesto que eran los refugios naturales de las aves, que devoraban el grano recién sembrado” (Mejía Pavony, 2000, p. 49); cultura adversa a la protección de los árboles y la vegetación, orientada hacia la creación de grandes extensiones de sabanas antrópicas para la ganadería. También en la nota hay indicios de que es Rogelio Támara, el patriarca político de Sincelejo, quien introduce el imaginario ambientalista de la arborización a través del análisis de una carta que este señor envía desde Chile. Un aspecto particular se observa en la valoración que hace Yances de la arborización, la señala como signo indiscutible de “progreso” urbano, por encima de temas como la pavimentación de calles, que para la época era vista como una de las señales más claras de urbanización. El cronista pone a Barranquilla como ejemplo del modelo de “ciudad Jardín” que, desde su perspectiva, debía ser aplicado a Sincelejo.

También de la autoría del periodista José Yances es la nota publicada en *El Cenit* de octubre de 1943, bajo el título “El Árbol”, igualmente, una clara arenga en torno a la arborización urbana; en ella se identifica que la idea de “patriotismo” también es ligada con el tema de la arborización y ambas como factor de “progreso”. La nota trae una nueva referencia sobre Barranquilla como modelo de ciudad “pro-

gresista y patriótica”, al punto de merecer el título de “ciudad jardín”. Un importante ejemplo cercano de una ciudad que comparte procesos políticos, sociales, culturales y económicos con Sincelejo, un nuevo foco de atención mediante el cual aproximarse a la idea de ciudad “progresista”, materializada en un contexto inmediato en barrios como El Prado (Bell, 2018, pp. 138 - 144).

El texto, titulado “La ciudad natal” (*El Anunciador* 16/2/1940, p. 1), publicado bajo el seudónimo Frank Crane, resulta ser una especie de manifiesto ideológico del altruismo y la cooperación de la comunidad en favor del “progreso” cívico. Allí se mezcla un argumento capitalista como fin último de toda expresión de aprecio por la ciudad con un discurso romántico en favor de la convivencia y la armonía ciudadana. La nota proclama la cooperación y la organización y se percibe como una invitación a los habitantes de Sincelejo a participar y apoyar a organizaciones como juntas de mejoras y ornato o sociedades de mejoras que se encargan, en esta época, de gestionar lo que llaman el “progreso” de la ciudad. Por otra parte, en la nota titulada “Sincelejo necesita embellecerse” (*El Cenit*, 25/10/1941, p. 3), el cronista es muy preciso en formular que la ciudad carga con una serie de “imperfecciones” y situaciones que la “afean” y que el mundo “moderno” reclama expresiones de “progreso material”. A pesar de señalar que está rodeada de “bellos panoramas”, refiriéndose a los paisajes naturales que rodean la ciudad, estos los entienden como incompletos, en la medida en que el hombre no ha actuado sobre ellos dotándolos de belleza; argumentación que lo lleva a expresar que “únicamente la organización de una Junta permitiría el logro del progreso de la ciudad”.

Conclusiones

La elite de Sincelejo implantó durante la primera mitad del siglo XX el proyecto cultural bajo el lema “Perla de Sabanas”, caracterizado por el propósito de recuperar para esta ciudad la condición de capital de departamento en la estructura administrativa del Estado-nación colombiano, argumentado en una situación de incuria, reiterativamente señalada, en la relación entre las regiones del sur de departamento de Bolívar con la capital Cartagena. Un imaginario que le exige a Sincelejo una preparación urbanística para recibir tal designación. Este imaginario de Sincelejo como centro político administrativo regional se imbrica con la imaginación de esta ciudad como una centralidad en el sistema de carreteras que articulaba las dinámicas del movimiento de capitales económicos de la región con las estructuras de comunicación a través de las cuales se conectaba la economía nacional con el mercado internacional. Aquí se imagina a Sincelejo como un

emporio económico que participa de un sistema de carreteras a través del cual se unen, en un primer momento, las poblaciones de Montería, Sincelejo y Magangué y en un segundo momento Medellín, Sincelejo, Cartagena y Barranquilla. La finalidad de esta red era facilitar la funcionalidad de los movimientos económicos a través de la nueva tecnología que se estaba incorporando, pasando de las recuas de mulas a los vehículos automotores.

En el proyecto La Perla de Sabanas se imaginó también la ciudad como un lugar ideal para la inmigración de “forasteros” desplazados por las guerras europeas en busca del “sueño americano”; un lugar para realizar las aspiraciones personales de los individuos del sistema capitalista del mundo occidental, a partir del emprendimiento, el trabajo y el comercio. En Sincelejo, los forasteros euroasiáticos son imaginados como ciudadanos ideales, llenos de los conocimientos y los capitales necesarios para impulsar la ciudad hacia el “progreso”. Higiene, belleza y arborización fueron los discursos sobre la modernidad urbana, que luego de ser desarrollados a partir de los problemas generados por los inicios de la industrialización de las ciudades durante la Revolución Industrial, aterrizan en una población, semiagraria, absolutamente distante de tal modelo de desarrollo.

Referencias

- Arango, S. (1998). *Historia de la arquitectura en Colombia*. Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia.
- Bell Lemus, C. (2018). *Barranquilla, modernización y movimiento moderno (1842 - 1964)*. (Tesis doctoral). Facultad de Artes y Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Berjman, S. (1996). *Reflexiones sobre Joseph Bouvard y el paisaje de Rosario en 1910*. Argentina: Universidad Nacional de Rosario.
- Berjman, S. (2009). *Carlos Thays. Un jardinero francés en Buenos Aires*. Buenos Aires: edición de la Embajada de Francia en la Argentina.
- Berjman, S. (1994). *Jean Claude Nicolas Forestier 1861-1930 Du jardin au paysage urbaine*. Dirección: Bénédicte Leclerc. Paris: Picard.
- Berjman, S. (1998). *Plazas y Parques de Buenos Aires: La obra de los paisajistas franceses en Buenos Aires 1860-1930*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica y Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Bourdieu, P. (2010). *El sentido social del gusto: elementos para una sociología de la cultura*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Burke, P. (2000). *Formas de historia cultural*. Madrid: Alianza editorial.
- Camargo-Bonilla, Y. (2019). “Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de transición y rupturas”. *Tzinzun. Revista de estudios*, 69, pp. 193-217.

- Carnegie, A. (1901). *The gospel of wealth and other timely essays*. Nueva York: Ed. The Century Co.
- Castro-Gómez S. (2009). *Tejidos oníricos movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Chartier, R. (2002). *El mundo como representación*. Estudios sobre historia cultural. Barcelona: Gedisa.
- De Certeau, M. (1999). *La cultura en plural*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- De Greiff, A. (2021). Fragmentar las carreteras sin dividir a la nación en Colombia, c. 1930: una historia material del Estado en acción. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 48(1), p.p. 163 - 200.
- Erazo-Coral, M. E. (2008). Construcción de la nación colombiana. *Revista de Historia de la Educación Colombiana*, RHEC, 11.
- Fawcett de Posada, L. y Posada Carbó, E. (1992). En la tierra de las oportunidades. Los Sirio-libaneses en Colombia. *Boletín Cultural y Bibliográfico*, 29 (29), pp. 3-21.
- Fals-Borda, O. (2002). *Retorno a la Tierra: historia doble de la costa*, t. 4. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Banco de la República, El Ancora.
- Foucault, M. (1979). *Microfísica del poder*. Madrid: Ediciones La Piqueta.
- Granados, A. (2005). Hispanismos, nación y proyectos culturales Colombia y México 1886 - 1921. Un estudio de Historia comparada. *Memoria y sociedad*, 9(19), pp. 5 - 18.
- González-Escobar, L. F. (2007). *Medellín, los orígenes y la transición a la modernidad: crecimiento y modelos urbanos. 1775 - 1932*. Medellín: Edición CEHAP, Universidad Nacional de Colombia.
- Gorelik A. (2003). Ciudad, modernidad, modernización. *Universitas Humanística*, 56, pp. 11 - 27.
- Lefebvre, H. (1972). *La Revolución Urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Martínez-Osorio, G. E. (2018). *La Plaza Principal de Sincelejo. Una historia cultural urbana. 1894 - 1920*. Sincelejo: Editorial CECAR.
- Martínez-Osorio P. A. (2013). *Arquitectura e imaginarios urbanos en las Sabanas del Sur de Bolívar. 1948 - 1968*. *Memorias*, 21. pp. 83 - 100.
- Mejía Pavony, G. (2000). *Los años del cambio: historia urbana de Bogotá, 1820-1910* (2ª ed.). Bogotá: Centro Editorial Javeriano (CEJA).
- Melo, J. O. (1990). Algunas consideraciones globales sobre modernidad y modernización en el caso colombiano. *Análisis Político*, 10, pp. 24-26.
- Ministerio de Cultura, Departamento de Sucre y Municipio de Sincelejo (2018). *Plan Especial de Manejo y Protección del conjunto de inmuebles del Centro Histórico de Sincelejo*, PEMP del CHS.
- Ministerio de Cultura, Consejo Nacional de Patrimonio (20 de diciembre de 2018). Acta No 07.
- Ministerio de Cultura, Consejo Nacional de Patrimonio (4 de diciembre de 2019). Acta sin número.
- Niño-Murcia, C. (2006). *Arquitextos*. Bogotá: Editorial Universidad Nacional de Colombia.

- Palmer, R. E. (2002). *¿Qué es la hermenéutica? Teoría de la interpretación en Schleiermacher, Dilthey, Heidegger y Gadamer*. Madrid: Arco/Libros.
- Pérgolis, J. C. (2013). *El deseo de modernidad en la ciudad republicana*. Bogotá: Editorial Universidad Católica de Colombia y Editorial Universidad de la Costa.
- Pérgolis J. C. y Rodríguez Ibarra, C. I. (2014). El método en la investigación: imaginarios y representaciones de la forma urbana en la vida cotidiana. *Procesos Urbanos* 1. <https://doi.org/10.21892/2422085X.14>.
- Ricoeur, P. (2000). *La memoria, la historia, el olvido*. Buenos Aires: Ediciones Fondo de Cultura Económica.
- Salazar-Montoya, J. (2000). *De la mula al camión, apuntes para una historia del transporte en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Saldarriaga Roa, A. (2019). ¿Cómo se habita el hábitat? Los modos de habitar. *Procesos Urbanos*, 6. <https://revistas.cecarr.edu.co/index.php/procesos-urbanos/article/view/454>.
- Saldarriaga Roa, A. (2016). Acerca de las ciudades: la mirada de ayer y de hoy. *Procesos Urbanos*, 3(3), 10 - 23. <https://doi.org/10.21892/2422085X.264>.
- Sennett, R. (1997). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza editorial.
- Támara-Gómez, E. (2010). *El Departamento de Sincelejo*. Sincelejo: Edición Universidad de Sucre - Fondo Mixto para la Cultura y las Artes de Sucre.