

Estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena (Colombia) en la primera mitad del siglo XX¹

Efraín Llanos Henríquez

Da Universidad del Atlántico, Barranquilla - Colômbia
efrainlh@hotmail.com

Resumen: Barranquilla la ciudad más importante del Caribe colombiano inició un proceso de transformación considerable en la primera mitad del siglo XX que le permitió salir de su condición de ciudad intrascendente que presentaba desde la época de la Colonia y convertirse en una de las más notables de este país suramericano. Por otro lado, Cartagena, la ciudad más importante de Colombia en el periodo colonial, apenas a comienzos de la pasada centuria iniciaba un proceso de recuperación de la crisis profunda en que quedó después del proceso de independencia, lo cual le permitió convertirse en la ciudad turística colombiana y en la segunda ciudad en importancia del litoral Caribe colombiano. Estudiar desde la Geografía Histórica la dinámica espacial de estas dos ciudades caribeñas a principios del siglo XX es el propósito de este pequeño trabajo académico. En esta investigación se pretende: analizar la forma en que se fue estructurando el espacio urbano de las ciudades colombianas de Barranquilla y Cartagena en la primera mitad del siglo XX y los factores que incidieron en esta estructuración. La investigación es fundamentalmente cualitativa y de carácter descriptivo y explicativo, sustentada teóricamente en la Geografía Histórica, la Geografía Económica y la Geografía Urbana. Se basa en una amplia revisión bibliográfica, en el análisis de imágenes, mapas, planos y fotografías de las dos ciudades estudiadas, en el análisis de estadísticas de diferente índole, económicas, sociales, demográficas, entre otras, y en la información primaria obtenida a través de la práctica de trabajos de campo y en la aplicación de entrevistas y encuestas. El trabajo pretende aportar algunos elementos teóricos y metodológicos básicos para el abordaje y análisis de procesos urbanos ocurridos en el pasado a partir del soporte teórico de la Geografía Histórica en particular.

Palabras clave: Barranquilla. Cartagena. Espacio Urbano. Geografía Histórica.

INTRODUCCIÓN

La llegada del sistema capitalista de producción ha significado para la ciudad el incremento considerable de sus dinámicas, asociadas éstas a los cambios en las relaciones sociales y en los medios de producción que se han dado en este sistema en las últimas dos centurias, tal como es analizado por autores, como Harvey (1977, 2003), Castells (1976) y Hall (1996), entre otros.

¹ Artigo apresentado no 14º Encontro de Geógrafos de América Latina realizado na cidade de Lima – Peru em Abril de 2013.

Lógicamente, Barranquilla y Cartagena, ciudades contiguas del Caribe colombiano, también han experimentado dicho proceso de evolución, con las diferencias lógicas que se producen con relación al proceso de urbanización que se ha dado en países altamente desarrollados y con las similitudes con respecto a los países de América Latina. En este pequeño trabajo se aborda el proceso de estructuración del espacio urbano que estas ciudades experimentaron en la primera mitad del siglo XX. El trabajo pretende identificar las características más sobresalientes de este proceso de estructuración y analizar los factores influyentes y las consecuencias más destacadas de este proceso en los aspectos físico, económico y social, de allí que se busque responder a la siguiente pregunta: ¿Cuáles son las características, los factores y las consecuencias más sobresalientes de la estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena en la primera mitad del siglo XX?

Se parte del supuesto de que el espacio urbano de Barranquilla y Cartagena se estructuró de acuerdo a las necesidades e intereses de las élites locales y en consonancia al desarrollo y a las exigencias que el sistema capitalista presentaba, de allí que la inserción de las economías de estas ciudades en el comercio mundial en primer lugar y una incipiente industrialización en segundo lugar, se convirtieron en los factores fundamentales de esta estructuración en la primera mitad del siglo XX.

El trabajo se divide en dos partes, en la primera se esbozan los aspectos más importantes de la metodología utilizada y en la segunda se desarrolla lo correspondiente al análisis de los resultados y las conclusiones. Esta última parte se subdivide a su vez en tres secciones, en la inicial se hace una caracterización de Barranquilla y Cartagena a finales del siglo XIX, seguidamente se analiza la estructuración de los espacios urbanos de estas ciudades en la primera mitad del siglo XX y finalmente se plantean las conclusiones generales de esta ponencia.

METODOLOGÍA

El trabajo desarrollado se enmarca fundamentalmente dentro de las Geografías histórica, urbana y económica, siendo por lógica una investigación cualitativa, sin que ello signifique que no se utilicen elementos básicos de la investigación cuantitativa. Es más que todo un trabajo de Geografía Histórica, con un enfoque Crítico social, utilizando como método el llamado por Harvey (2003) Materialismo Histórico-geográfico.

La investigación se sustenta en una profunda revisión bibliográfica referida a la temática tratada, es decir, la estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena en la primera mitad del siglo XX, estudiada por autores como Llanos (2006 y 2011), Meisel (1987), Conde (1990), Posada (1987), Montoya (1927, 1936), entre otros. Igualmente se hace una revisión y análisis de estadísticas, demográficas, económicas y sociales referidas a estas dos ciudades en el período estudiado, provenientes de instituciones tanto de carácter público como privado. Así mismo, se realiza una revisión minuciosa de material cartográfico y fotográfico correspondiente a estas urbes del Caribe colombiano, en especial planos, mapas y fotografías. Finalmente, las visitas de observación, el trabajo en el terreno y las experiencias personales del autor en Barranquilla y Cartagena también se constituyen en elementos fundamentales de este trabajo.

RESULTADOS Y CONCLUSIONES

Barranquilla y Cartagena a finales del siglo XIX

Barranquilla y Cartagena arriban al siglo XX de maneras diametralmente opuestas, la primera en una fase de expansión económica, demográfica y física que la lleva a convertirse en la principal ciudad del Caribe colombiano, después de haber sido un poblado sin mayor importancia a lo largo del período colonial y en los primeros tiempos de la República; la segunda, recuperándose apenas de una profunda crisis económica, demográfica y social que la condujo a perder el lugar destacado que había tenido en el período colonial. La importancia de Cartagena en la Colonia comparada con la poca de Barranquilla, se puede deducir de las cifras del censo de 1777 que muestran como Cartagena tenía una población de 13.690 habitantes, mientras que Barranquilla apenas alcanzaba 2.633.

Sin embargo, desde mediados del siglo XIX la capital del departamento del Atlántico inició un rápido proceso de desarrollo asociado al comercio internacional y a la navegación por el río Magdalena, de acuerdo con Conde (1990), Posada (1987) y Zambrano (2000), entre otros. Mientras que Cartagena continúa en un proceso de estancamiento que se había iniciado con el proceso de independencia, generado este estancamiento entre otras razones, según Meisel (1987), por los estragos causados por la guerra de independencia, la pérdida del monopolio comercial del puerto, la competencia de Barranquilla y Santa Marta y por las dificultades de la navegación por

el Canal del Dique que la ponía en comunicación con el río Magdalena. El despegue económico de Barranquilla la conduce a que su población pase de 6.114 habitantes, según cifras del censo de 1851 a 40.115 en 1905, de acuerdo con el censo de ese año de la Contraloría General de la Nación, para un crecimiento de población anual promedio de 3.48% durante el período, sextuplicando su población en un poco más de 50 años.

El crecimiento poblacional de Barranquilla, está asociado a la migración más que al crecimiento natural, que era bajo debido a que la mortalidad seguía siendo alta, en especial en épocas de epidemia, tal como la de cólera de 1849 y la de fiebre de 1872, reseñadas por Baena y Vergara (1946) que produjeron la muerte de miles de personas. Empero, el dinamismo económico de la ciudad atraía a un gran número de inmigrantes, provenientes tanto del Caribe colombiano como del interior del país y del extranjero, lo cual compensaba en parte la pérdida de población producida por causas naturales.

La llegada de inmigrantes extranjeros se constituyó en un factor fundamental del dinamismo de la economía barranquillera, ya que se convirtieron en inversionistas más que todo en los sectores del comercio, del transporte y de la incipiente industria. Eliseo Reclus en 1855, destacaba el papel de los inmigrantes extranjeros al afirmar:

La importancia de Barranquilla se debe casi exclusivamente á los comerciantes extranjeros, ingleses, americanos, alemanes, holandeses, que se han establecido allí en los últimos años; han hecho de ella el centro principal de los cambios con el interior y el mercado más considerable de la Nueva Granada (Reclus, 1990: 59, 60)

Mientras Barranquilla iniciaba su vertiginoso crecimiento económico y físico, Cartagena continuaba en una etapa de decadencia que la lleva a perder el lugar de privilegio que ostentó a lo largo de todo el período colonial y se manifestó dicha decadencia entre otros aspectos en: la disminución de la población y en el estancamiento económico y social de la ciudad. El decrecimiento demográfico se puede notar en el hecho que en el censo de 1835 la ciudad contaba con 11.929 habitantes y en 1905 se había reducido a 9.681, para un crecimiento negativo de 0.29% anual, aunque hay que aclarar que algunos autores como Meisel (2000), consideran que en el censo de 1905 no se tuvieron en cuenta los barrios ubicados por fuera del casco amurallado. De igual manera, el puerto de Cartagena pierde importancia y es desplazado por el puerto de Barranquilla que se convierte en el primero tanto para importaciones como para exportaciones a partir de la década del 70 del siglo XIX. Una comparación de las condiciones que presentaban las dos ciudades se puede hacer a través del testimonio de Eliseo Reclus, efectuado entre 1855 y 1856. Refiriéndose a Barranquilla el geógrafo francés, citado por Baena y Vergara (1946), expresa:

Barranquilla, edificada sobre la ribera izquierda de una de las numerosas ramificaciones del río Magdalena, data de ayer, por decirlo así, y sus progresos solamente pueden compararse a los de una ciudad de Estados Unidos, tan rápido así han sido. Allí no se ve sino andamios, ladrillos y cal. Sobrepuja ya a Cartagena por el número de sus habitantes, si se tiene en cuenta la población flotante;.... (1946: 61)

El mismo geógrafo refiriéndose a Cartagena, citado por Aguilera y Meisel, señala: “El conjunto de esta ciudad medio arruinada forma un cuadro admirable y doloroso a la vez, y no pude menos que experimentar un sentimiento profundo de dolor al contemplar estos tristes restos de un esplendor pasado”. (2006: 6)

No obstante esta situación, Cartagena comienza un proceso de recuperación a finales del siglo XIX, debido entre otras razones a: la recuperación de la navegación del Canal del Dique, la construcción del Ferrocarril Calamar-Cartagena, paralelo al Canal y la recuperación del puerto de Cartagena, debido a las exportaciones de café.

Estructuración del espacio urbano de Barranquilla y Cartagena, 1900-1950

A lo largo de la primera mitad del siglo XX, Barranquilla y Cartagena iniciaron procesos de transformación espacial que presentaron características diferentes, en especial en lo correspondiente a la dinámica económica, debido a que mientras Barranquilla se constituía en una ciudad con un notable desarrollo económico, Cartagena no alcanzaba a despegar de manera definitiva y su desempeño económico no alcanzaba los niveles destacables de la primera.

Debido a las diferencias en el desarrollo económico alcanzado, el comportamiento demográfico de Barranquilla y Cartagena en esta primera mitad de la pasada centuria, va a mostrar algunas diferencias, especialmente en lo que tiene que ver con sus tasas de crecimiento que muestran cómo la primera de estas ciudades va a presentar un mayor incremento poblacional, producto más que todo de la influencia de corrientes migratorias procedentes de diferentes zonas del país y del exterior, aunado todo ello a un crecimiento vegetativo que empezaba a acelerarse como consecuencia de una disminución de la mortalidad producida por la mejora en la prestación de los servicios de agua a partir de la creación de las Empresas Públicas Municipales a finales de la década del 20, lo cual permitió ampliar la cobertura del servicio de agua a un 80% de la población. La dinámica poblacional de ambas ciudades se puede observar en las tablas 1 y 2.

Tabla 1. Población de Barranquilla y Cartagena 1905-1951

	1905	1912	1918	1938	1951
Barranquilla	40.115	48.907	64.543	152.348	279.627
Cartagena	9.681	36.632	51.382	84.937	128.877

Fuente: Censos de Población Contraloría General.

Tabla 2. Tasas de crecimiento poblacional de Barranquilla y Cartagena 1912-1951

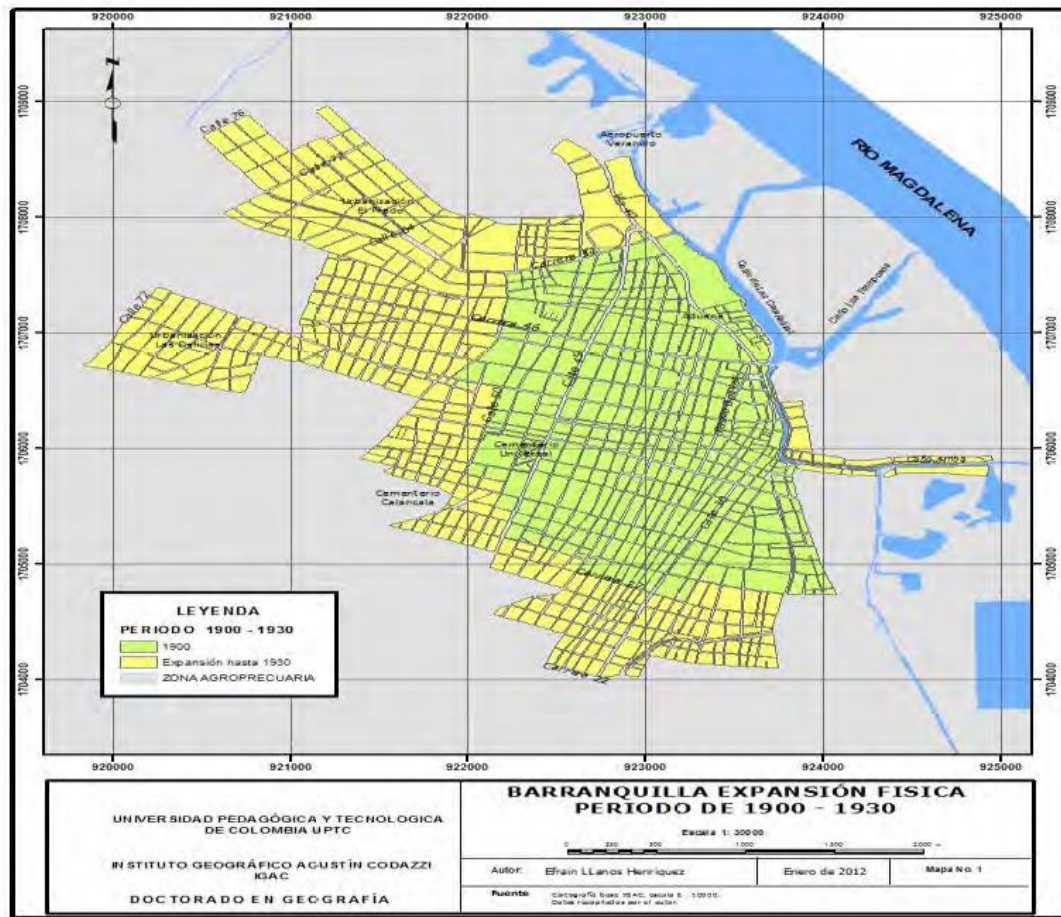
	Tasa de crecimiento % 1912 -1918	Tasa de Crecimiento % 1918-1938	Tasa de Crecimiento % 1938 - 1951	Tasa de Crecimiento % 1912- 1951
Barranquilla	4.6	4.3	4.67	4.47
Cartagena	5.6	2.5	3.2	3.22

Fuente: Censos de Población Contraloría General. Cálculos del autor.

La dinámica económica de Barranquilla y Cartagena va a presentar diferencias notables, debido más que todo a que la primera de las ciudades va a continuar con la tendencia de desarrollo que venía mostrando desde mediados del siglo XIX y que la lleva a convertirse en las primeras décadas del siglo XX en la tercera ciudad del país después de Bogotá y Medellín, mientras que la capital del departamento de Bolívar empezaba la recuperación de la larga crisis que había padecido en la mayor parte del siglo XIX, pero que no fue suficiente para recuperar el puesto destacado que alcanzó en la época de la colonia.

La transformación espacial de Barranquilla en la primera mitad del siglo XX.

Barranquilla pasa de ser un villorrio de un poco más de 40.000 habitantes a comienzos de siglo XX a una ciudad de notable importancia en Colombia a mediados del siglo pasado cuando alcanzó a albergar una población de 279.627 habitantes y constituirse en la tercera ciudad en producción industrial, de acuerdo con las cifras de los censos de población del período y del censo Industrial de 1945 de la Contraloría General de la Nación. Así mismo, pasa de abarcar un área urbanizada de 400 has., a comienzos de siglo a aproximadamente 2.400 has., a principios de la década del 50 de la pasada centuria, La diferencia entre la superficie de Barranquilla a principios y mediados de siglo se puede observar en los mapas 1 y 2.



Mapa 01 – Barranquilla Expansión Física Periodo de 1900 e 1930

Fuente: Llanos (2006) actualizado por el autor.

El desempeño económico de Barranquilla y su incidencia en la transformación espacial de la ciudad, fue influido más que todo por dos actividades fundamentales, la primera, el comercio que se constituyó en la actividad principal de la ciudad y generadora de la acumulación del capital en las primeras tres décadas del siglo pasado y la segunda, la industria que jalonó la economía barranquillera a partir de la década del 30 del mismo siglo. El avance del comercio va asociado a la inserción de Barranquilla al mercado mundial a través de sus puertos marítimo y fluvial que desde 1870 se convirtieron en los principales del país, al ser el primero la puerta de entrada y salida de las mercancías del comercio exterior de Colombia y el segundo el eje del comercio interno del país. La hegemonía del puerto marítimo de Barranquilla era tal que en 1922 el 54% de las importaciones y el 57% de las exportaciones se realizaban a través de esta ciudad (Contraloría General de la República, 1930). Así mismo, de acuerdo con la misma fuente, de las 37 empresas de navegación fluvial que existían en

nuestro país, 28 tenían asiento en Barranquilla, las cuales representaban el 76% del total de empresas y el 78% de la capacidad de carga.

La importancia portuaria y comercial de Barranquilla atrajo a una gran cantidad de inversionistas provenientes tanto del interior del país como del extranjero, los cuales contribuyeron a fortalecer aún más la economía barranquillera. Inicialmente los inversionistas extranjeros llegaron individualmente, pero después de la primera guerra mundial, empezó a penetrar a la ciudad el capital proveniente de grupos inversionistas norteamericanos que se habían fortalecido tras el triunfo de Estados Unidos en el conflicto mundial.

La relación dialéctica existente entre comercio y medios de transporte, ya observada en cuanto al transporte marítimo y fluvial, también influyó en la consolidación del transporte férreo y en el surgimiento del transporte aéreo. En el primer caso, las dificultades de navegación a través del Canal de la Piña, que ponía en comunicación al Puerto de Sabanilla con Barranquilla, generaron la necesidad de construir la línea férrea que comunicara a estos dos lugares, denominada como Ferrocarril de Bolívar, construida a principios de la década del setenta del siglo XIX, la cual solucionó la problemática anteriormente mencionada y ayudó a la consolidación del puerto marítimo que servía a Barranquilla como el más importante del país. Del mismo modo, la necesidad de establecer una forma de transporte alterna a la navegación fluvial que pusiera en contacto a Barranquilla con el interior del país, trajo como resultado el surgimiento del transporte aéreo civil a través de la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo (SCADTA), fundada en 1919 por inversionistas colombianos y alemanes vinculados principalmente a la actividad comercial.

No obstante la importancia alcanzada por el comercio y por los puertos marítimo y fluvial de Barranquilla, a comienzos de la década de los 30 empiezan a perder importancia entre otras, por las siguientes razones: 1) la crisis económica mundial de 1929, impacto negativamente en el comercio exterior colombiano en general y en Barranquilla en particular, ya que la disminución de la demanda de materias primas por parte de los Estados Unidos, mermo considerablemente el volumen de la carga que entraba y salía por Barranquilla. Paradójicamente la crisis del capitalismo impulsó la industria nacional, Rodríguez (1981). 2) de acuerdo con Meisel (1987, 2000) y Posada (1987), la construcción del Canal de Panamá entre 1904 y 1914, permitió que Buenaventura acogiera el mayor porcentaje de las exportaciones, en especial las de café, desplazando de esa manera al puerto de Barranquilla y 3) la

construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena, a finales de la década del 20 del siglo pasado, permitió la recuperación del puerto de Cartagena y por ende el debilitamiento de la hegemonía que mantenía hasta esos años el puerto de Barranquilla, tal como es sustentado por Montoya (1927), Lemaitre (2004), Meisel (2000) y Ripoll y Báez (2001).

No obstante la crisis del comercio y la pérdida relativa de la importancia del puerto de Barranquilla, la acumulación de capitales lograda con estas actividades, la diversificación de las inversiones a partir de esta acumulación y la misma crisis del 29, posibilitaron el surgimiento y consolidación de la actividad industrial que permitió que Barranquilla se convirtiera en la tercera en importancia en Colombia sólo superada por Bogotá y Medellín, y aventajando considerablemente a su vecina Cartagena. Además, ante la crisis de 1929 el gobierno nacional impulsó una serie de medidas proteccionistas y de apoyo a la naciente industria nacional, dentro de las cuales se destaca la creación en 1940 del Instituto de Fomento Industrial.

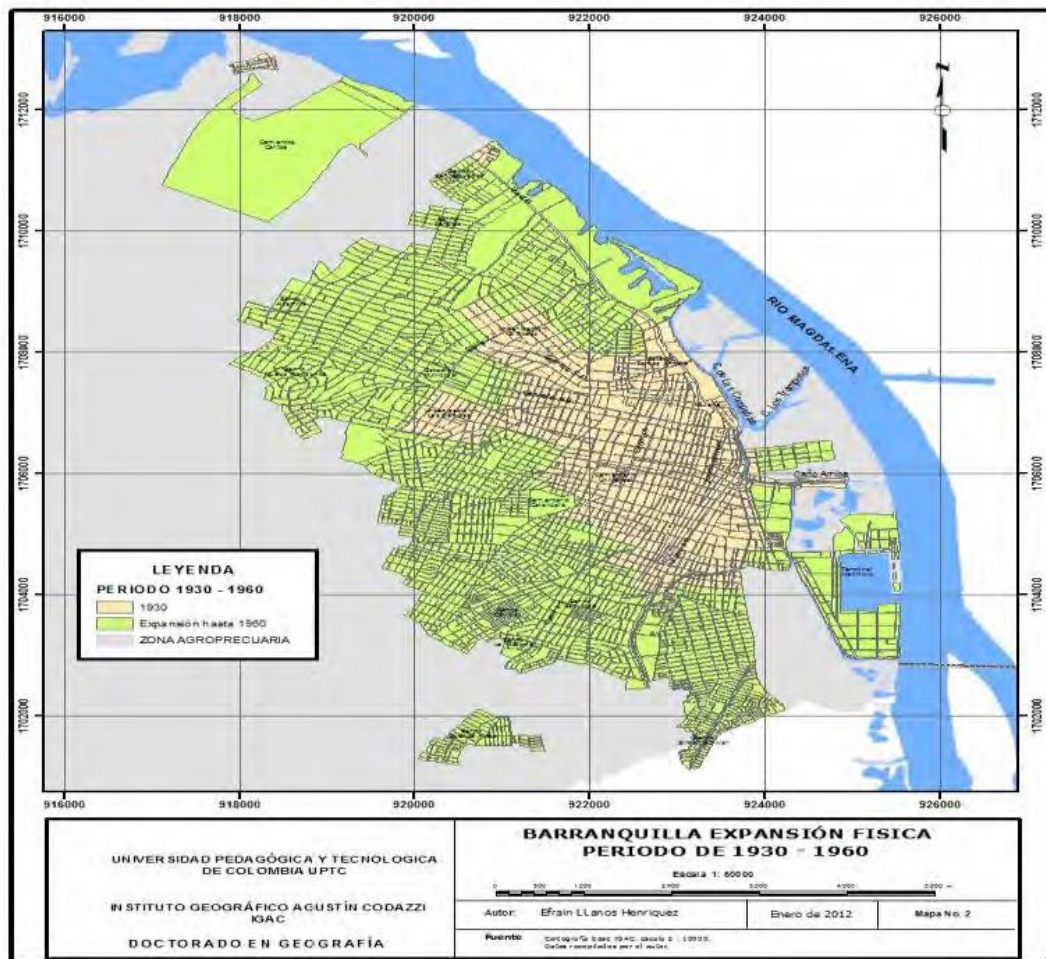
En general se puede considerar que la industria barranquillera muestra sus primeras manifestaciones en la segunda mitad del siglo XIX. Grau (1896) muestra una relación de establecimientos económicos de esa época en las que se destacan 4 fábricas de jabón, 14 de ladrillos, 2 de teja, 1 de hielo, 3 curtiembres y 2 talleres metalmecánicos. Al arribar el siglo XX, con la consolidación del comercio y los puertos de Barranquilla, la industria presenta una mayor dinámica, en la Guía Comercial e Industrial de 1917 se reseñan 59 establecimientos industriales en la ciudad. A partir de la década del 30 de acuerdo con Llanos (2006) el proceso se aceleró y en 1937 el número de establecimientos industriales llegó a 126, en 1942 subió a 176 y en 1945 de acuerdo con el Primer Censo Industrial de Colombia, en el departamento del Atlántico tenían asiento 595 establecimientos industriales, de los cuales 580 estaban en su capital (Contraloría General, 1945). Dentro de esta actividad industrial se destacaban: la de alimentos y bebidas con 117 establecimientos, la de vestidos y textiles con 112, la del cuero y similares con 101, la de madera con 76 y la de metalurgia y fabricación de maquinarias con 53.

Además de la acumulación de capital generada por el comercio y de la influencia de las actividades relacionadas con la navegación fluvial, hubo otros factores que intervinieron en el proceso de industrialización que se fortaleció en Barranquilla a partir de la década del 30 del siglo pasado. De acuerdo con Llanos (2006) estos factores fueron: la construcción del Terminal Marítimo y Fluvial de Barranquilla en el año 1936, que influyó en la consolidación de la zona industrial a lo largo de la ribera

occidental del río Magdalena en Barranquilla; la construcción del Aeropuerto Ernesto Cortissoz que genera una segunda zona industrial a lo largo de la vía que conduce a este aeródromo; la política de sustitución de importaciones impulsada por el gobierno colombiano a raíz de la crisis económica de 1929; la existencia de un mercado regional modesto, pero que absorbía la producción industrial barranquillera y por último la escasa competencia de la industria nacional debido al relativo aislamiento de la Región Caribe.

Todo este desarrollo económico de Barranquilla en la primera mitad del siglo XX, se va a reflejar en la dinámica espacial (física y social) de la ciudad; en tal sentido, físicamente Barranquilla cambia de manera notoria, así, se produce una expansión de la ciudad que pasa de ocupar aproximadamente 400 has a principios de siglo a unas 2.400 has en 1950, esta expansión es producto tanto de las actividades económicas que generan un cambio en el uso del suelo, como de la presión demográfica que implica la necesidad de crear nuevas urbanizaciones para satisfacer la demanda de vivienda de los nuevos pobladores.

La expansión física de la ciudad se hizo en dos direcciones fundamentalmente (ver mapas 1 y 2). La primera hacia el nor-occidente, en la cual se construyeron numerosas urbanizaciones destinadas a los estratos altos de Barranquilla, que abandonan el centro de esta que había sido hasta ese momento su lugar de residencia y de negocios. Urbanizaciones como Delicias, Recreo, Bellavista, Boston y el Prado, son ejemplo de esta primera tendencia de expansión. La otra dirección de expansión notable fue el sur de la ciudad, donde se ubicaron las urbanizaciones destinadas a los sectores obreros y populares, algunas de ellas producto de invasiones, como es el caso de los barrios Alfonso López, San Isidro y Chiquinquirá, y otras urbanizaciones formales como es el caso de Las Nieves y San José. Lógicamente las características de estas urbanizaciones contrastaban notablemente con las de las destinadas a los sectores privilegiados de la sociedad, de tal manera que en ellas el progreso que caracterizaba a estas últimas brillaba por su ausencia, tal como lo manifiesta, Colpas: “Más aún, por el subdesarrollo financiero del municipio y la indiferencia de la élite, barriadas populares como Rebolo, San Roque y Barrio Abajo, fueron excluidos de beneficio de alcantarillado, pavimentación y zonas verdes” (2004: 75). De esta manera comenzó un proceso de segregación socio-espacial que en anteriores períodos no era tan notorio, —debido a que la mayor parte de la población barranquillera se ubicaba en torno al centro de la ciudad— y que se fue acentuando aún más con el avance del siglo XX.



Mapa 2 – Barraquilla Expansión Física Periodo de 1930 -1960

Fuente: Llanos (2006), actualizado por el autor.

Así mismo, hubo cambios en el uso del suelo, el alzado y los materiales utilizados en la construcción. Con respecto al primero de los cambios, se puede afirmar que la aparición de nuevas actividades económicas, en este caso la industria, y la aparición de nuevas urbanizaciones condujo a que suelos anteriormente utilizados para actividades agropecuarias fueran usados ahora para estas actividades, por ejemplo la isla La Loma y las fincas ubicadas a lo largo de la Vía 40 pasan a ser de uso industrial, mientras que fincas ubicadas en otras zonas de Barraquilla fueron utilizadas para la construcción de nuevas urbanizaciones, por ejemplo: la finca ganadera El Prado, en la que se construyó posteriormente la urbanización del mismo nombre.

El alzado de la ciudad y los materiales de construcción utilizados cambiaron notablemente en el transcurso del siglo XX, así notamos como a principios del siglo el alzado máximo de las edificaciones alcanzaba los dos pisos y predominaba en la ciudad el uso de materiales como bahareque y enea para la construcción de las viviendas, a

medida que avanzó el siglo y la actividad económica evolucionaba, el alzado alcanzó a superar los 10 pisos a comienzos de la década del 50 y los materiales como el ladrillo, el mosaico y la teja remplazaron a los predominantes a principios de la pasada centuria.

La expansión física de la ciudad, el aumento del alzado y el cambio en los usos del suelo a partir de esta expansión, generaron un incremento en la actividad constructora de la ciudad, especialmente a partir de la década del 30, que le permitieron a Barranquilla superar en este aspecto a ciudades como Cali y Medellín. En el período 1935-1940, mientras en Barranquilla se construían anualmente en promedio 202.888 m², en Medellín solo se alcanzaban 150.597 y en Cali apenas 109.316, de acuerdo con cifras de Anuario General de Estadísticas de la Contraloría General de la República (1940).

Desde el punto de vista social, la consolidación del comercio, de los puertos y el posterior surgimiento de la industria, permitieron el surgimiento y consolidación de una elite empresarial y política que controló el desarrollo y evolución de la ciudad a través de su posición privilegiada que le facilitaba manejar la economía, detentar el poder político y promover e imponer sus valores culturales y sociales. Así mismo surge en la ciudad una clase trabajadora producto de la ruina y posterior proletarización de los artesanos y de la aparición de la actividad industrial que vincula en calidad de obreros a una parte de la población económicamente activa de la ciudad

Todo este desarrollo vertiginoso que venía mostrando Barranquilla hasta la década del 50 del siglo pasado, comienza a mermar a partir de ese momento como consecuencia de factores tales como: la pérdida del liderazgo del puerto de Barranquilla, desplazado por Buenaventura, la crisis de navegabilidad del río Magdalena y su pérdida de importancia como vía de comunicación al ser remplazado por carreteras y vías férreas, la estrechez del mercado regional costero, la competencia de industrias nacionales y extranjeras para la industria barranquillera que no fue capaz de superarla y la política del gobierno central que favoreció los intereses de la industria del interior del país. Estos factores condujeron a que a partir de ese momento la capital del departamento del Atlántico entrara en una etapa de crisis que se mantuvo hasta finales del siglo XX.

La transformación espacial de Cartagena en la primera mitad del siglo XX

A diferencia de Barranquilla que se constituye en una de las ciudades de mayor dinámica económica en la primera mitad del siglo XX, Cartagena en esta época mostró

un menor crecimiento económico que no le permitió aparecer entre las ciudades más importantes en Colombia. Sin embargo, si le permitió continuar con la recuperación económica y demográfica que había empezado a manifestar desde las dos últimas décadas del siglo XIX y que le permitió salir de la crisis profunda en que había permanecido desde la época de la Independencia. Tal como ha sido analizado por autores como Nichols (1973), Lemaitre (2004) y Calvo y Meisel (2002).

No obstante, el desarrollo económico y físico experimentado por Cartagena, fue generado por unos factores similares a los de Barranquilla, a saber: la recuperación del puerto, la navegación fluvial en especial por el río Magdalena (a través del Canal del Dique) y la inversión extranjera, los cuales permitieron la reactivación del comercio y el surgimiento de la industria, aunque hay que señalar que sin alcanzar el nivel mostrado por la segunda de estas ciudades. La importancia de la inversión extranjera en este proceso de recuperación y transformación de la economía cartagenera en este período es resaltado por Ripoll y Baez, cuando sostienen:

El motor principal del cambio en su estructura económica en el siglo XX fue la inyección de capital extranjero en obras vitales para la recuperación de su actividad portuaria y para la posterior conformación de un sector industrial que tuvo gran trascendencia en su historia empresarial (2001: 15).

Los autores mencionados resaltan de esta inversión extranjera, la realizada por la compañía petrolera *Andian National Corporation*, de la misma manera que lo hace Meisel, al afirmar:

El arribo en la década de 1920 de la Andian National Corporation, compañía canadiense con sede en Toronto y filial de la Standard Oil Company, fue el hecho individual más significativo para la economía de Cartagena entre 1900 y 1950. Las actuaciones de la Andian en esta época tuvieron una enorme influencia en la fisonomía, la economía, la sociedad y el futuro mismo de la ciudad. (2000: 37).

En las obras referenciadas de Ripoll y Báez (2001), Meisel (2000), y en la de Montoya (1936) se destaca la influencia de las inversiones de la *Andian*, que se notaron claramente en varios aspectos de la dinámica espacial de Cartagena. Desde el punto de vista físico se destacan: la construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena, la ampliación y remodelación del muelle marítimo, la urbanización de Bocagrande, la construcción de la carretera Cartagena-Mamonal-Pasacaballo, la participación en la construcción del muelle de Manga, entre otras. En la economía, las inversiones de la Andian permitieron la recuperación del puerto de Cartagena y el aumento de la participación de esta ciudad en el comercio externo de Colombia. En el aspecto social se plantea que los inversionistas norteamericanos aportaron a las elites empresariales

de la ciudad nuevas formas de administrar los negocios y las inversiones y también se convirtieron en un vehículo de formación de mano de obra calificada.

Aunque estos factores impulsaron la recuperación económica de Cartagena, el alcance de esta recuperación no fue suficiente como para llevar a esta ciudad a competir con ciudades como Barranquilla, Bogotá, Cali y Medellín que superaban largamente los niveles mostrados por la otrora destacada Ciudad Heroica. Incluso la recuperación del puerto a partir de las exportaciones de petróleo que se incrementan con motivo de la inauguración del oleoducto Barrancabermeja- Cartagena, sólo le permiten convertirse en el primer puerto a nivel nacional en este aspecto, pero no en el de las importaciones, en el cual este puerto sigue teniendo poca importancia. Además, ya para 1950 Buenaventura lo desplaza del primer lugar en cuanto a exportaciones y su papel en cuanto a las importaciones sigue siendo marginal, superada tanto por este puerto como por el de Barranquilla. Esto se puede observar en la tabla 3.

Tabla 3. Porcentaje del valor de las exportaciones e importaciones 1925-1950

	Exportaciones						Importaciones					
	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1925	1930	1935	1940	1945	1950
Barranquilla	44.51	30.19	16.54	19.29	28.57	24.15	51.95	42.5	50.6	41.1	41.67	45.57
Buenaventura	26.59	21.55	30.65	33.59	37.36	51.58	16.20	18.1	23.7	31.98	34.48	34.47
Cartagena	14.12	35.34	41.75	38.56	56.84	19.54	20.54	21.7	17.24	14.3	12.68	11.22
Santa Marta	6.90	8.90	7.54	4.46	0.97	4.63	1.97	3.64	1.4	1.9	0.35	0.76

Fuente: Anuario General de Estadística 1930, página 383.

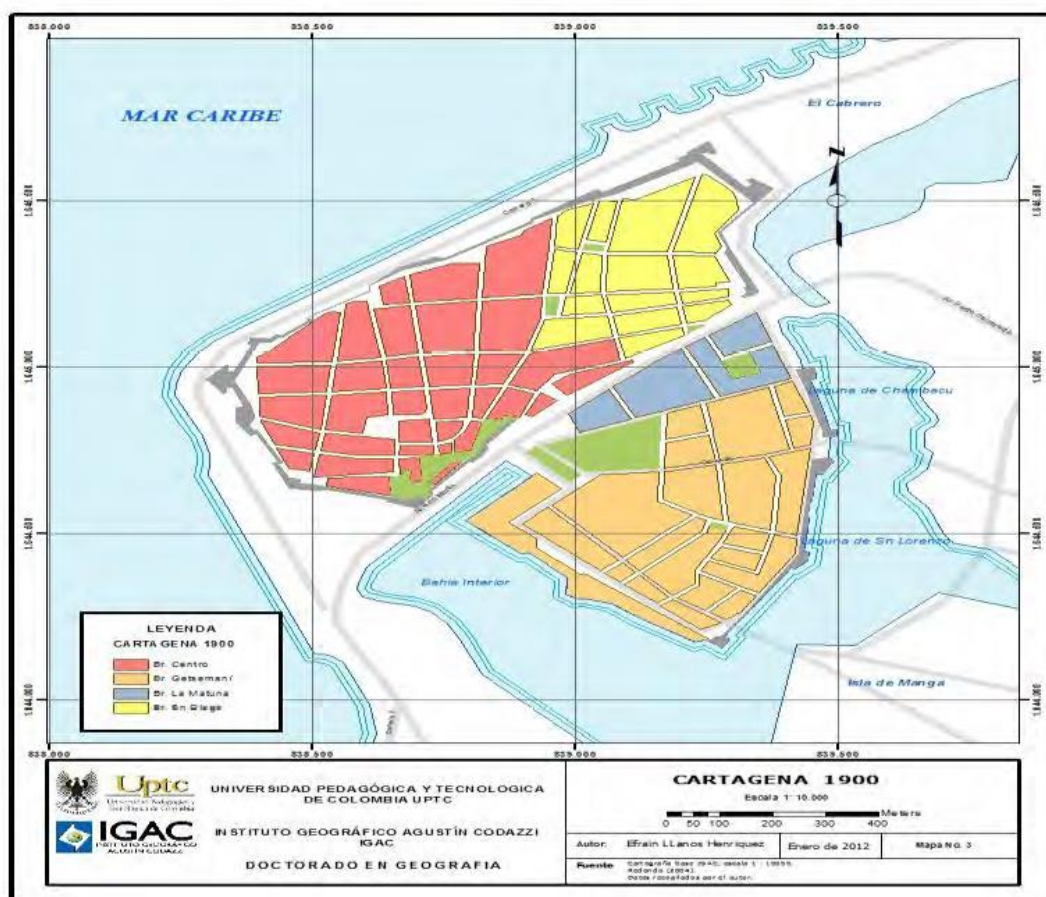
Esta recuperación económica permitió la aparición de la actividad industrial a partir de finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, en tal sentido Bossa (1967), presenta una relación de establecimientos industriales que surgieron en este período, entre los que sobresalen: tres fábricas de jabón, dos de gaseosas, dos tipografías, un ingenio azucarero y una refinería de petróleo. De idéntica forma, Bossa reseña el surgimiento en este período de 4 bancos: Banco del Estado, Banco de Bolívar, Nuevo Banco de Bolívar y Banco de Cartagena, de los cuales ninguno se mantuvo después de la década del 30.

La actividad industrial de Cartagena no alcanzó la importancia económica que tenía en otras ciudades, pero de todas maneras se mantenía e incluso se incrementaba levemente, en este aspecto Montoya (1927) destaca que para la época en esta ciudad existían: 1 fábrica de cerveza, 1 sodería, 1 fábrica de calzado, 1 fábrica de perfumes, 2 fábricas de hielo, 2 fábricas de hilados y tejidos, 2 fábricas de chocolate, 3 fábricas de gaseosa, 2 fábricas de sombreros, 4 fábricas de harina, 5 compañías petroleras, 6

fábricas de pastas alimenticias, 7 fábricas de jabón, 7 alfarerías, 13 panaderías y 16 talleres de mecánica.

No obstante este pequeño impulso industrial, la participación de la industria en la economía del departamento de Bolívar en general y de Cartagena en particular en esta primera mitad del siglo XX, no fue tan importante, así, el censo de población de 1938 muestra que mientras que las actividades primarias representan el 77.19% de la población activa, la industria solo representa el 8.45% de la misma. Así mismo, esta poca participación de la actividad industrial en esta ciudad, comparada con la alcanzada por otras ciudades, se muestra en las cifras del I Censo Industrial de Colombia de 1945, en el cual aparecen registradas en la capital del departamento de Bolívar, solamente 136 establecimientos, pocos, comparados con la cifra de 580 que se registró en Barranquilla para el mismo año. Así mismo la mano de obra ocupada en estas actividades era igualmente modesta, representando menos del 50% de la población ocupada en Barranquilla. Así, mientras en Barranquilla el número de personas ocupadas en estas actividades alcanzaba la cifra de 14.237, en Cartagena apenas llegaba a 2.868 (Contraloría General de la República, 1945).

Empero, la recuperación económica modesta que registró Cartagena a partir de finales del siglo XIX, detuvo la tendencia decreciente que había mostrado la población de la ciudad desde el período de la Independencia, iniciándose así un crecimiento relativamente alto de la población, lo cual originó una expansión física de la ciudad que supera los límites de la ciudad antigua y comienza la construcción de urbanizaciones fuera del recinto amurallado, tanto por parte de sectores de la elite cartagenera como de sectores marginados, tal como es estudiado por autores como Samudio (2000), Cabrales (2000), Redondo (2004) y Montoya (1927, 1936). El espacio ocupado por Cartagena a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX se puede observar en el mapa 3:



Mapa 3 – Cartagena 1900.

La construcción de urbanizaciones fuera del recinto amurallado, para los sectores privilegiados comenzó a finales del siglo XIX, con la urbanización de El Cabrero, y la isla de Manga a comienzos del siglo XX, mientras que los sectores populares se ubicaron a un costado de la muralla, en lo que hoy es la Avenida Santander, donde se establecieron los barrios de invasión: Boquetillo, Boquerón, Pueblo Nuevo y Pekín. A partir de ese momento comienza la aparición de otras urbanizaciones fuera del recinto amurallado, Montoya (1927) señala que en las primeras décadas del siglo XX además de los barrios ya mencionados aparecieron entre otros, los siguientes: Pie de la Popa, Pie del Cerro, Rodríguez Torices, El Bosque, Marbella, Crespo, Zaragocilla y Bocagrande, este último realizado por la *Andian*, para dar albergue a sus directivos y funcionarios de alto rango.

La expansión física de la ciudad continuó a lo largo de las décadas del 30 y del 40, más que todo con la aparición de barrios populares (algunos de invasión) que se ubicaron en torno a la línea del ferrocarril, en cercanías a la zona industrial de Mamonal y al sur de la ciénaga de La Virgen o Tesca. Para mediados de la década del 30, Montoya (1936) referencia la existencia de 34 barrios en la ciudad.

La actividad económica de Cartagena también generó cambios en el uso del suelo y en el alzado de la ciudad; así vemos como la expansión física de la ciudad implicó la transformación en suelo de uso residencial, industrial y de servicios del suelo destinado anteriormente a actividades agropecuarias, por ejemplo, las fincas existentes en Mamonal pasan a convertirse en la principal zona industrial de la ciudad. De igual forma, el alzado de la ciudad cambia notoriamente con la construcción de edificaciones destinadas a las oficinas e instalaciones de las nuevas industrias cartageneras, el caso más notorio lo constituye en la primera mitad del siglo XX, la construcción del edificio de siete pisos de la Andian en el centro amurallado de la ciudad. Aunque la actividad constructora mostró un ligero dinamismo, este no alcanzó los niveles alcanzados por su vecina Barranquilla, tal como se observa en la tabla 4.

La expansión de la ciudad, realizada de manera rápida y con poca planeación (excepción hecha de las urbanizaciones para los sectores privilegiados), produjo un déficit notorio en la prestación de los servicios públicos, hasta tal punto que según Ripoll y Báez (2001) en 1938, sólo el 26% de los habitantes contaba con el servicio de agua y el 46% con el servicio de energía, situación que mejoró en el servicio de agua con la inauguración del nuevo acueducto en 1946, se le proporciona agua al 78% de la población, tal como lo registra el censo de 1951. Para la misma época el servicio de energía eléctrica lo disfrutaba el 57% de los habitantes de la ciudad. La expansión física de Cartagena generada en un alto porcentaje por sectores populares desvinculados en gran parte de la economía formal y con bajos ingresos, trajo como resultado que las casas construidas no fueran las más adecuadas, de allí que en 1951 el 20% de las viviendas tenían piso de tierra y el 57% de las mismas estaban construidas en madera, adobe y bahareque. (Contraloría General, 1951).

El crecimiento físico de la ciudad, impulsó la industria de la construcción, aunque esta actividad no alcanzó los niveles mostrados en el mismo período por Barranquilla, sin embargo, el número de viviendas y edificaciones se incrementó de 6.964 en 1938 a 11.827 en 1951, de acuerdo con las cifras de los censos de esos años. Una visión de la actividad constructora de las dos ciudades del Caribe entre 1940 y 1950 se puede ver en la tabla 4.

Tabla 4. Actividad constructora en Barranquilla y Cartagena 1940-1950

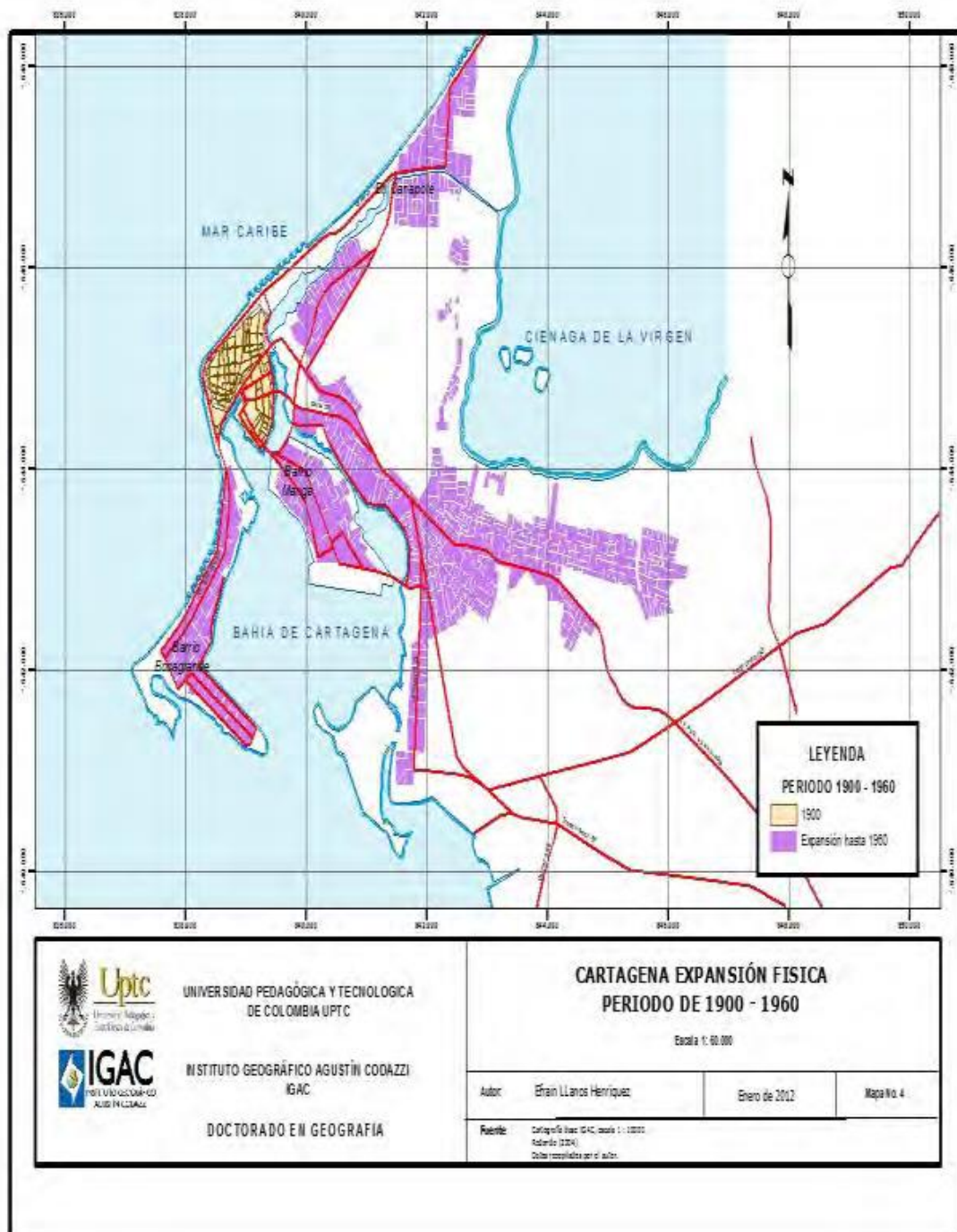
Años	Barranquilla			Cartagena		
	Nº de edificações	M ² edificado	M ² para pátio	Nº de edificações	M ² edificado	M ² para pátio
1940	302	52.717	114.479	137	21.891	92.241
1941	241	65.287	196.562	130	15.993	60.207
1942	230	34.220	122.987	113	16.230	67.472
1943	244	58.905	319.936	118	16.776	48.285
1944	441	86.841	490.990	128	22.349	83.815
1945	513	113.768	224.210	-	29.117	66.734
1946	696	149.396	217.116	242	34.543	111.865
1947	462	82.681	131.516	233	27.542	112.642
1948	610	113.023	252.231	311	30.679	132.252
1949	657	113.428	204.990	266	26.415	100.192
1950	522	104.062	195.252	218	33.724	214.127

Fuente: Anuario General de Estadística. 1940, pp. 56-57.

Anuario General de Estadística. 1945, pp. 177-178.

Anuario General de Estadística. 1950, pp. 95-96.

La expansión física de la ciudad, trajo como una de sus consecuencias que la segregación social ya existente en Cartagena desde la época colonial, se viera incrementada debido a la aparición de la segregación espacial —prácticamente inexistente cuando la población se concentraba en la ciudad amurallada—, desde comienzos del siglo, con el surgimiento de los barrios Crespo, Manga y Bocagrande, donde la población de altos recursos se ubicó, mientras que los sectores marginados se asentaron en zonas más que todo al sur de la ciudad. La tendencia a ubicar a los sectores marginados hacia periferia de la ciudad surge desde principios del siglo XX, cuando los primeros barrios de invasión ubicados al norte del centro amurallado (lo que hoy es parte de la Avenida Santander) son erradicados y sus habitantes enviados al Barrio Canapote. Además, el valor de los suelos localizados en cercanías al centro histórico y al mar los hacía inalcanzable para la población de escasos recursos. De allí que estos terrenos fueron urbanizados para la población de ingresos altos, en especial en Manga y Bocagrande. Estas tendencias se pueden observar en el mapa 4.



Mapa 4 – Cartagena Expansion física Periodo de 1900 a 1960

En esta primera mitad del siglo XX, las elites cartageneras siguieron manteniendo el control de la sociedad y de la economía de la ciudad, al mismo tiempo que surgía una incipiente clase obrera vinculada a la actividad industrial, pero que no alcanzaba un gran número, apenas 2.868 según el censo industrial de 1945 y cuyo porcentaje de sindicalizados no llegaba al 25% según las cifras de la Contraloría

General de la República. A partir de la segunda mitad del siglo XX, Cartagena entra en una nueva etapa, en la que a diferencia de Barranquilla, sus perspectivas económicas eran más halagüeñas debido a la recuperación del puerto, la creación de la refinería — que permite la consolidación de la zona industrial de Mamonal — y la consolidación de la industria turística. Paradójicamente las diferencias sociales se incrementan y se disparan notablemente el tamaño de la población, la expansión de la ciudad y la aparición de barrios ilegales e informales.

A manera de conclusiones

En conclusión, este pequeño trabajo nos muestra cómo a lo largo de la primera mitad del siglo XX el espacio de Barranquilla y Cartagena se fue estructurando de acuerdo a las necesidades e intereses de las élites locales y en consonancia al desarrollo y a las exigencias que el sistema capitalista presentaba, en especial las primeras tres décadas, asociadas a la inserción al comercio mundial de la economía colombiana en su calidad de exportadora de materia prima e importadora de productos manufacturados. Barranquilla y Cartagena en su condición de puertos marítimos, van a ser influidas por esta inserción al comercio mundial y empiezan a mostrar un evidente avance económico, una expansión física y un incremento demográfico, en especial la primera de estas ciudades, lo que la conduce a convertirse en la tercera ciudad en importancia del país, solo superada por Bogotá y Medellín. Mientras que Cartagena nos muestra una recuperación económica que le permite superar la crisis que padeció en la mayor parte del siglo XIX, pero sin alcanzar un lugar destacado dentro de las ciudades colombianas.

A partir de la década del 30 la estructuración del espacio de ambas ciudades va a ser impulsado por la incipiente industrialización que se presenta como consecuencia directa de la crisis económica mundial de 1929, en la cual la poca demanda de materias primas por parte de los Estados Unidos y la poca producción industrial en este mismo país, obliga a los países de América Latina a impulsar la industrialización con el fin de satisfacer la demanda interna, en especial la de la industria ligera que comienza a despegar a partir de esta crisis mundial. En el caso de Barranquilla, la acumulación de capital generada por su participación en el comercio mundial a través de su puerto marítimo, que hasta esa década se constituía en el principal del país, le permitió consolidarse como la tercera en producción industrial y en mano de obra ocupada en

este sector, mientras que Cartagena a partir de la construcción del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena y de la recuperación del puerto y de las inversiones de capitales norteamericanos, empezó un tímido despegue industrial que no alcanzó los niveles logrados por Barranquilla, pero que de todas maneras influyó en la estructuración del espacio urbano de la capital de Bolívar en esta primera mitad del siglo XX.

Estruturação do espaço urbano de Barranquilla y Cartagena (Colombia) na primeira metade do século XX

Resumo: Barranquilla a cidade mais importante do Caribe colombiano iniciou um processo de transformação considerável durante a primeira metade do século XX que a permitiu sair da condição de cidade sem importância durante o período colonial para converter-se em uma das mais notáveis cidades da Colômbia. Por outro lado, Cartagena, a cidade mais importante do país durante o período colonial, apenas no início do século passado, começou um processo de recuperação da crise profunda que se abateu sobre a cidade logo após o processo de independência colombiana, recuperação que lhe permitiu tornar-se um importante centro turístico colombiano. Estudar a partir da Geografia histórica a dinâmica espacial destas duas cidades no início do século XX é o propósito deste pequeno trabalho acadêmico. Esta pesquisa tem como objetivos: analisar a forma como foi estruturado o espaço urbano nas cidades colombianas de Barranquilla e Cartagena, na primeira metade do século XX e os fatores que afetam essa estrutura. A pesquisa é essencialmente qualitativa, descritiva e explicativa, apoiada teoricamente na Geografia Histórica, Geografia Econômica e na Geografia Urbana. Os resultados obtidos são baseados em uma extensa revisão da literatura, análise de imagens, mapas, plantas e fotografias das duas cidades estudadas e na análise de diferentes tipos de dados estatísticos, econômicos, sociais, demográficos, entre outros, somando informações primárias obtidas através da prática do trabalho de campo e na aplicação de entrevistas. O documento fornece base teórica e metodológica para a abordagem e análise dos processos urbanos que ocorreram no passado.

Palavras chave: Barranquilla. Cartagena. Espaço Urbano. Geografia Histórica.

REFERENCIAS

- AGUILERA, M. & MEISEL, A.. *La ciudad de las mujeres: un análisis demográfico de Cartagena en 1875*. Cuadernos de Historia Económica y Empresarial 17. Cartagena: Banco de la República. 2006.
- BOSSA, D.. *Cartagena independiente: tradición y desarrollo*. Bogotá: Tercer Mundo. 1967
- CABRALES, C. *Los barrios populares en Cartagena de Indias*. En: Calvo, H. y Meisel, A. *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Bogotá: Banco de la República: Universidad Jorge Tadeo Lozano. Pp 181-209. 2000.
- CALVO, H. & MEISEL, A. (Eds.) *Cartagena de Indias en el siglo XIX*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano. 2002.

CALVO, H. *A la sombra de La Popa: el declive de Cartagena en el siglo XIX*. Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano. 2001.

CASTELLS, M.. *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI Editores. 1976

COLPAS, J. *Mitos en la historia de Barranquilla: análisis crítico de los problemas historiográficos de una ciudad del Caribe colombiano*. En: Historia Caribe N° 9, 67-81. 2004.

Conde, J. (1990). *La industria en Barranquilla durante el S. XIX*. Boletín Cultural y Bibliográfico, N° 26, Volumen XXVII. Bogotá: Banco de la República.

Contraloría General de la República. *Primer Censo Industrial de Colombia. Atlántico*. Bogotá: Contraloría General de la República. 1945

Contraloría General de la República. *Anuario General de Estadística. Varios años*. Bogotá: Contraloría General de la República.

Contraloría General de la República. *Censos de población de 1905, 1912, 1918, 1938, 1951*. Bogotá: Contraloría General de la República.

Guía Comercial e Industrial de Barranquilla y de todo el Departamento del Atlántico. Barranquilla: Imprenta El Progreso. 1917.

GRAU, E. *La ciudad de Barranquilla en 1896*. Bogotá: Imprenta de La Luz. 1896.

HALL, P. *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ed. del Serval. 1996.

HARVEY, D. *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI. 1977.

HARVEY, D. *Espacios de esperanza*. Madrid: Akal (2003).

LEMAITRE, E. *Historia General de Cartagena*. Bogotá: El Áncora Editores. 2004.

LLANOS, E. *El proceso de transformación espacial de Barranquilla en el siglo XX*. Trabajo de grado para optar al título de Magister en Geografía. Bogotá: Convenio Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC). 2006.

LLANOS, E. *Una aproximación a la Geografía Histórica de Barranquilla en el siglo XX*. Barranquilla: Universidad del Atlántico. 2011.

MEISEL, A. *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla*. En: *Lecturas de Economía*, 23, 57-84. 1987.

MEISEL, A. *Cartagena 1990-1950: a remolque de la economía nacional*. En: Calvo, H. y Meisel, A. *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Cartagena: Banco de la República: Universidad Jorge Tadeo Lozano. 2000.

MONTOYA, J. *Cartagena, su pasado, su presente, su porvenir*. Cartagena: J.V. Mogollón. 1927.

MONTOYA, J. *Cartagena en 1936*. Cartagena: Editorial Mercurio. 1936.

NICHOLS, Th.. *Tres puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla*. Bogotá: Banco Popular. 1973

POSADA, E. *Una invitación a la historia de Barranquilla*. Barranquilla: CEREC. 1987.

RECLUS, E. *Viaje a la Sierra Nevada de Santa Marta*. Barcelona: Editorial Laertes. 1990.

REDONDO, M. *Cartagena de Indias: cinco siglos de evolución urbanística*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano. 2004.

RIPOLL, M. & BÁEZ, J. *Desarrollo industrial y cultura empresarial en Cartagena 1920-2000: la Andian National Corporation y la refinería de Mamonal*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano. 2001.

RODRÍGUEZ, O. *Efectos de la Gran Depresión sobre la Industria Colombiana*. Bogotá: Editorial La Oveja Negra. 1981.

SAMUDIO, A. El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX. En: Calvo, H. y Meisel, A. *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Bogotá: Banco de la República: Universidad Jorge Tadeo Lozano. Pp 139-174. 2000.

VERGARA, J. y F. BAENA. *Barranquilla. Su pasado y su presente*. Barranquilla: Editorial Recio & Smith. 1946.

ZAMBRANO, M. *El desarrollo del empresariado en Barranquilla. 1880-1945*. Barranquilla: Fondo de Publicaciones Universidad del Atlántico. 2000.

SOBRE O AUTOR

EFRAÍN LLANOS HENRÍQUEZ – Possui Licenciatura em Ciências Sociais pela Universidad del Atlántico, especialização em Ciências Metereológicas pela Universidad Nacional de Colombia, mestrado em Geografia pela Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia e Doutorado em Geografia pelo Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Atualmente é professor da Universidad del Atlántico y Universidad Simón Bolívar em Barranquilla Colombia.

Recebido para avaliação em 05 de Agosto de 2013

Aceito para publicação em 18 de Agosto de 2013