

Mompox y el río grande de la Magdalena: Patrimonio cultural y natural de Colombia y la humanidad

Mompox and rio grande de la Magdalena: Cultural and natural heritage of Colombia and humanity

Recibido para evaluación: 30 de Marzo de 2009
Aceptación: 23 de Noviembre de 2009
Recibido versión final: 11 de Diciembre de 2009

Lucía Victoria Franco Ossa¹

RESUMEN

El sistema estructurante urbano- regional de Mompox esta configurado por su arquitectura y el río Grande de la Magdalena, es decir, por su patrimonio cultural y ambiental. A su vez, Mompox constituye un hito estructurante del desarrollo regional, en el contexto histórico, urbano- arquitectónico, ambiental y socio- cultural, y un referente importante de la memoria de la humanidad, en tanto está inscrito en la lista del patrimonio mundial desde 1995. La conservación, tutela y revitalización de estos hitos culturales y naturales dependen de estrategias sistémicas de valoración, planeamiento, gestión y educación de las valías patrimoniales culturales y ambientales de Mompox y la región. El objetivo de esta publicación es poner en valor el patrimonio de Mompox y del río Grande de la Magdalena, como ejes estructurantes de fundación, poblamiento y desarrollo urbano, y como marcas del paisaje y ejes de multiculturalidad y biodiversidad regional, a partir de la valoración de su historia, arquitectura y ambiente y la concepción del patrimonio como sistema contenedor de la expresión humana en su íntima relación con el entorno. El patrimonio de Mompox es tratado desde su contexto histórico durante los períodos pre- hispánico, colonial y el más reciente el aprovechamiento de los recursos naturales y la actividad fluvial en los procesos de poblamiento y colonización española y la configuración urbana de la ciudad.

Palabras Clave: Patrimonio cultural, Patrimonio natural, Patrimonio de la humanidad, Patrimonio iberoamericano, Centros históricos, Conservación, Mompox, Río Grande de la Magdalena.

ABSTRACT

The system of structuring urban-regional Mompox, what shape the architecture and the Rio Grande de la Magdalena, its cultural and environmental heritage. In turn Mompox, structuring is a milestone for regional development in the historical, architectural, urban, environmental and socio-cultural, and also an important reference in the memory of mankind, as part of the heritage list world since 1995. The conservation, preservation and revitalization of cultural and natural landmarks, are dependent on systemic strategies for assessing, planning, management and education of the valuable cultural and environmental heritage of the region and Mompox. The aim of this publication is to highlight the heritage of Mompox and Rio Grande de la Magdalena, as main structural foundation, settlement and urban development, landscape and marks the axis of regional biodiversity and multiculturalism, from the valuation of its history, architecture and environmental design and heritage as a container system of human expression in its close relationship with the environment. The heritage of Mompox is treated from its historical context during the pre- hispanic, colonial and more recent use of natural resources and fluvial activity in the processes of spanish colonization and settlement and the urban setting of the city.

Key Words: Cultural heritage, Natural heritage, World Heritage, Ibero- american heritage, Historical center, Conservation, Mompox, Rio Grande de la Magdalena.

1. Arquitecta, M.Sc. Medio Ambiente y Desarrollo (C) Doctora Gestión y Conservación del Patrimonio, Departamento de Historia del Arte, Universidad de Granada, España, e Instituto Universitario José Antonio Echavarría de la Universidad de La Habana, Cuba. lfranco@unalmed.edu.co



Figura 1. Mompox y el río Grande de la Magdalena. Acuarela de Edward Walhouse Mark

1. SISTEMA AMBIENTAL REGIONAL DE LA DEPRESIÓN MOMPOSINA Y DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA

La ciudad de Mompox, localizada en la región del Caribe colombiano al sur del departamento de Bolívar, sobre la depresión Momposina, al interior de la isla de Mompox, está rodeada por las aguas del río Magdalena, entre los brazos de Loba, Mompox y Chicagua.

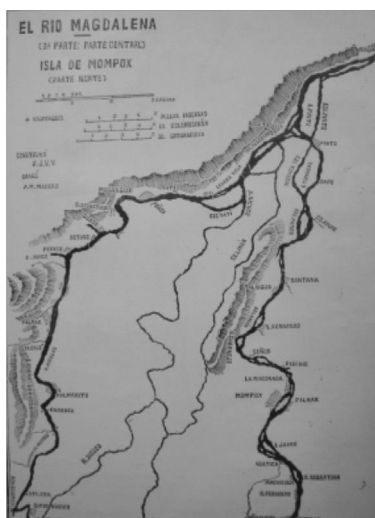


Figura 2. Isla de Mompox. Grabado de Antonio Madero. Proyecto de Archivo digital Vergara y Velasco

El municipio de Mompox, con una extensión de 645.37 Km² y 34.500 habitantes aproximadamente, limita con varios municipios del departamento de Bolívar, como Magangué, Pinillos, San Fernando y Talaigua Nuevo, y también con Santa Ana, San Zenón y San Sebastián de Buenavista, pertenecientes al departamento del Magdalena. El casco urbano limita con los corregimientos de Santa Teresita y Guataca y con el río Magdalena. Se llega por vía terrestre desde La Bodega, El Banco y El Guamal y a través del río Magdalena se conecta con Yati y Magangué por medio de un Ferry o de canoas.

El paisaje tropical semiárido de la región caribeña se ve contrastado por la selva húmeda tropical de la Depresión Momposina, la que constituye un hito ecológico de alta biodiversidad y valor ambiental; se caracteriza por la existencia de múltiples ciénagas como Loba, Pajalar, Jovito,

Coroncoro, Caimanes, entre otras, y de varios caños que atraviesan la isla como El Jagua, El Limón, El Peludo, La Cruz y Paloprieto. Las aguas, con abundantes materiales vegetales, enriquecen los suelos de nutrientes, y aseguran la profusa vegetación y riqueza faunística.

La Depresión Momposina es una cuenca sedimentaria de 24.650 km², situada en la confluencia de los bajos de los ríos San Jorge, Cauca y Cesar con el Magdalena, en jurisdicciones de municipios de los departamentos de Córdoba, Sucre, Bolívar, Magdalena y Cesar.

El sistema regional ambiental de la Depresión Momposina está conformado por los ríos, los caños y las ciénagas, que junto con hábitats tales como los albardones, los orillares, los playones y las tierras altas, configuran el paisaje de la llanura aluvial. El comportamiento del sistema natural río- caño- ciénaga está determinado por la planicie inundable o depresión ocupada por aguas desbordadas y drenadas de las zonas de montaña, conectadas con el río por un canal llamado 'caño'. "La situación natural de la relación ciénaga- río se establece en un proceso de llenado y vaciado de las ciénagas que ocurre en forma sincronizada durante las crecientes y descensos de los niveles en los ríos." (Guzmán Álvarez, H.) Las ciénagas normalmente se llenan antes de que el río alcance su capacidad de descarga máxima sin desbordamiento; así mismo, la evacuación de las aguas de estos cuerpos de agua es más lenta por la falta de capacidad de descarga de los caños al río. Las ciénagas son áreas de acumulación de sedimentos provenientes del río donde el material más grueso se deposita cerrando los caños y el sedimento fino se almacena más lenta y uniformemente en el fondo las ciénagas.

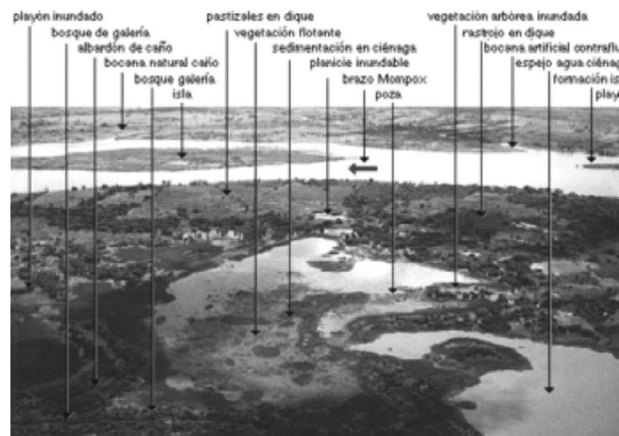


Figura 3. Sistema ambiental de la Depresión Momposina. Biotopos. Foto Luis Carlos García Lozano

El clima estacional presenta dos temporadas secas, con un gradiente de pluviosidad negativo y de intensidad y duración del estiaje positivo, determinantes para una vegetación típica de zonas de vida húmedas, que benefician distintas especies de fauna residente y migratoria y el establecimiento de explotaciones ganaderas desde el inicio de la colonización europea en el siglo XVI, una actividad adoptada por los nativos Malibúes, como complemento para su subsistencia. Así lo refiere Fals Borda (2002) «Más tarde, a la cultura local añadieron otros elementos... el ganado vacuno, caballar y asnal y diversos alimentos como el membrillo, el plátano, el arroz, el árbol del pan. Los Malibúes (...) supieron adoptar y acoger muchos de los elementos importados sin consecuencias funestas para su propia cultura, con miras a la reproducción y aguante colectivos (...) y junto con los negros, los indígenas desarrollaron técnicas de embalse y traslado de ganado mayor, desconocidas en España, que han seguido empleándose hasta hoy en la región».

A través del tiempo, el manejo de la ganadería se ha constituido en una actividad trashumante, mediante una relación dependiente de traslado del ganado en épocas de inundación, hacia las montañas u otras regiones no- inundables y de retorno en el verano cuando el pasto está listo para el consumo.

En la región, predomina el bosque «seco tropical a muy seco tropical», de carácter húmedo, semi- húmedo y seco que se extiende desde El Banco hasta la costa del Caribe. La vegetación es herbácea, de sabana, formada principalmente de pastos y propicia para el pastoreo del ganado.

En los últimos 2.000 años, el río Grande de la Magdalena ha tenido cambios importantes en su curso; entre éstos, el más importante ha sido el traslado del cauce principal hacia la izquierda a la altura de Simití y El Banco, favoreciendo la formación de tres grandes islas que conforman la gran depresión momposina y entre las cuales está la isla de Mompos o Margarita. Esta planicie inundable ofrece una diversidad de unidades morfológicas en las cuales las inundaciones, los suelos y la aptitud agropecuaria determinan el paisaje biogeográfico.

A pesar del menoscabo avanzado de este ecosistema por la densidad poblacional, la ganadería extensiva y las significativas y antiguas transformaciones antrópicas, en la actualidad la riqueza de organismos es alta y está dada por el gran número de hábitats acuáticos, anfibios y terrestres producidos por la dinámica fluvial de los caudales y de los niveles en las distintas épocas del año, por la transición entre los regímenes climáticos húmedo y seco y por los ricos nutrientes arrastrados por los ríos desde regiones biogeográficas como la del Pacífico y la norandina. Guzmán Álvarez plantea que «La depresión cenagosa o momposina se caracteriza por ser una zona de acumulación constante de sedimentos en donde se queda aproximadamente el 15 por ciento de los sedimentos que entran de los ríos Magdalena y Cauca.»



2. COLONIZACIÓN Y POBLAMIENTO

El río Grande de la Magdalena y el complejo de ciénagas aunados a la exuberante selva, aseguraban la supervivencia de los grupos indígenas anteriores a la colonización española; la pesca y la recolección de frutos conformaban su base alimenticia. La localización de pequeños caseríos de estos grupos sobre las riberas del río permitió que desarrollaran el transporte fluvial. Estas prácticas aun hacen parte de la identidad de los habitantes de la región y componen un patrimonio vivo.

Mompox fue lugar de paso obligado, puerto y estancia durante la penetración del Virreinato de la Nueva Granada desde Cartagena y constituyó, durante la época de la colonización, la caja real o sitio de registro y contabilidad del oro que transitaba por el río Magdalena desde la Provincia de Antioquia. Así mismo, se configuró en puerto donde llegaban los productos agrícolas del Valle del Sinú y el contrabando de artículos provenientes de Europa y las Antillas que ingresaban desde la Guajira, y donde se distribuían hacia el interior, lozas, efectos de comercio, ganado, cerdos, mulas y caballos.

Las relaciones comerciales se han hecho históricamente con los poblados de la región, basadas principalmente en el intercambio comercial de productos como maíz, yuca amarga y dulce, frutos cítricos, tabaco y hortalizas. Los municipios vecinos han encontrado en Mompox un centro urbano que ha satisfecho sus necesidades comerciales, alimentarias, religiosas, educativas, hospitalarias, sociales y recreativas.

La pesca ha sido tradicionalmente la principal base de sostenimiento de la población de la región, predominando especies como el bagre, la dorada y el bocachico; actualmente registra una fuerte disminución debido a la contaminación del río, al deterioro ecológico que incide también en el detrimento de diferentes especies de fauna y flora, al aumento de los niveles de sedimentación que conlleva al taponamiento de los caños y al bloqueo del transporte y el comercio local, a la incomunicación de los poblados durante los períodos de sequía y a la inundación en tiempos de lluvia.

La producción ganadera ha ocupado un lugar importante en la economía, a costa de la desecación de zonas de inundación y del deterioro de los hábitats de distintas especies acuáticas y anfibias; también ha sido usual la caza de icoteas, chigüiros, babillas e iguanas, mediante prácticas que ameritan una observación ecológica.

La ciudad, aunque no se encuentre en la costa del mar Atlántico, ha establecido históricamente sus dinámicas culturales con el mundo caribeño a través del río. El patrón de poblamiento de la Nueva Granada difiere en cierta medida del que predominó en otras regiones de América, donde la capital se localizaba en las inmediaciones de las costas. En el caso de la Nueva Granada, los principales centros urbanos fueron fundados en zonas retiradas de las

costas, porque los españoles buscaban las regiones con poblaciones indígenas numerosas y recursos mineros abundantes. Así, en un territorio con grandes impedimentos geográficos, se fundan ciudades alejadas del mar. Este modelo de poblamiento generó un sistema de comunicaciones en el cual el río se constituyó en el eje articulador.

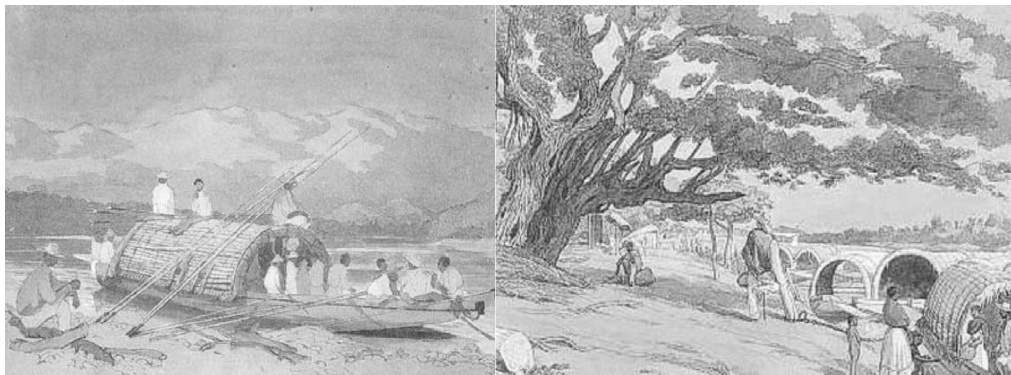
La Villa de Santa Cruz de Mompox fue fundada por Juan de Santa Cruz, en 1540, según Ernesto Gutiérrez de Piñeres, citado por Franco et al (1993); no obstante, según Borrego, citado por Patiño, fue fundada por Alonso de Heredia, adelantado de la Gobernación de Cartagena y hermano de Pedro de Heredia, «el día 3 de mayo de 1537», después de una enérgica batalla con la tribu Kimbay, derrotando al cacique de pequeñas tribus como los Güitacas, Chilloas, Chimíes, Chicaguas, Jaguas, Malibúes, Kates, Kimbayes, Menchiquejos y Talahiguas.

El hecho de ser un puerto fundado en un asentamiento indígena resulta singular, considerando las aseveraciones de Rafael López Guzmán, cuando plantea que «La fundación de nuevas poblaciones tuvo en cuenta los asentamientos indígenas, a excepción de los puertos y de los centros mineros. Sin embargo, los asentamientos fueron, en la mayor parte de los casos, nuevos con una planificación y desarrollo con arreglo a conceptos generalmente ajenos a los de las culturas precolombinas.» (López G., 2003)

Esta singularidad se enfatiza teniendo en cuenta el saber tradicional de los nativos en la construcción de su hábitat, según los estudios aportados por Patiño, en los cuales expone que los indígenas «vivían en casas muy grandes de madera, cubiertas de paja, y en cada una, vivían ocho y diez indios (...) Los indios fueron grandes maestros en el oficio de la carpintería, dada la experiencia que tenían en la construcción de sus bohíos y chozas. Por ello, el visitador de Mompox, Martín Camacho, permitía en 1598 que los indios armasen, enjaulasen y cubriesen de paja las casas de sus encomenderos.»

La influencia africana en la arquitectura momposina es poco relevante, en relación con el aporte del indio, porque, según Patiño, «El indio tenía un conocimiento cabal del entorno y por eso su colaboración era decisiva en la selección, corte, tratamiento y usos de los materiales con que acostumbraba construir las viviendas, como en el caso de Mompox».

Los españoles pudieron valorar la importancia estratégica de Mompox, por la cercanía y la fácil comunicación con las minas de la Provincia de Antioquia, a través de bongos y champanes, conducidos inicialmente por indígenas y luego por esclavos remeros, llamados bogas, quienes a través del zambaje, constituyen actualmente un ancestro cultural común. Los indios también sabían construir puentes, como lo señala Patiño: «Cerca de donde se fundó después Mompox, halló la gente de Pedro de Heredia, puentes de bejucos de más de 150 brazas, por donde pasan infinitos indios». Los indígenas de la región momposina también cumplieron estas funciones fluviales y fueron expertos en la construcción de las naves. Su reducción conllevó a la promulgación de Ordenanzas que reglamentaban que los indígenas sólo podían navegar sus barcas para beneficio propio, como los refiere Friede, citado por J. M. Patiño: «En 1560, Juan del Junco promulgó una Ordenanza en Mompox, que era punto clave de la navegación, como que allí había no sólo una industria activa de construcción de canoas y bongos, donde se reglamentaba que cada canoa solo podían llevar 10 o 12 bogas indios.»



Figuras 4 y 5.
4. Champán del Magdalena. Acuarela de Edward Walhouse Mark
5. Champanes. Acuarela de Edward Walhouse Mark

En 1598, Martín Camacho del Hoyo y Sotomayor, según Ibot León, referido por Patiño, dictó nuevas Ordenanzas de protección del indígena, así: «permitir todavía por algún tiempo la boga con indios, siempre que se fuera aumentando la proporción de negros.» Martín Camacho también inició desde 1596 la navegación del Magdalena con fragatas, como lo menciona textualmente Patiño de los textos de Ibot: «(...) muchas personas, codiciosas de ganar de comer en aquel trato, viendo la facilidad con que las fragatas que yo metí en aquel río subían y bajaban por él, comunicaron conmigo querer fazer fragatas, a la cual fábrica yo les he ayudado, dándoles el galibo y traza en hacellas y proveyéndoles de lo necesario para enjarçiallas y carenallas». Esta tradición fluvial y el conocimiento del territorio por parte de los nativos, influyó de forma notable en la fundación de Mompox, puesto que facilitó la penetrabilidad al territorio y el acceso a los materiales.

Aunque la Villa de Mompox fue fundada antes de la promulgación de las Leyes de Indias (1573), cumple con los dictámenes planteados en la Ley V: «Que se procure fundar cerca de los ríos, y allí los oficios que causan inmundicias. Porque será de mucha conveniencia que se funden los pueblos cerca de ríos navegables, para que tengan mejor trajín y comercio, como los marítimos. Ordenamos que así se funden, si el sitio lo permitiere, y que los solares para carnicerías, pescaderías, tenerías y otras oficinas que causan inmundicias y mal olor, se procuren poner hacia el río ó mar, para que con mas limpieza y sanidad se conserven las poblaciones.» (López Guzmán, 2003) La importancia que había logrado la Villa, según David Ernesto Peñas, hizo que «el rey Felipe II mandara crear la Provincia de Mompox, en 1561, nombramiento que duró poco tiempo por los pleitos de jurisdicción con Cartagena y por querer alejarse del control directo español, en tanto se venía estableciendo actividades del contrabando colonial en esta ciudad.»

Mompox también constituye una excepcionalidad del modelo de ciudad en forma de retícula ortogonal que se desarrolló durante la colonia española, como tipología mencionada por López Guzmán así, «(...) la mayoría de las ciudades responden a un mismo modelo urbanístico con escasas variantes. Trazadas «a cordel y regla», definen una trama geométrica donde calles rectas se cruzan formando una retícula. En el centro, quedará abierta la plaza mayor que será el núcleo simbólico y vital de la nueva ciudad.» En el caso de Mompox, si bien surge a partir de una plaza principal como la Plaza de la Concepción y su traza se basa en el damero, la ortogonalidad no es evidente, dado que el lugar de asentamiento ribereño determinó que su crecimiento urbano fuera siempre limitado y orientado hacia el río, lo que aunado a las restricciones de expansión establecidas por los terrenos cenagosos de su periferia, definiera una expansión urbana lineal. Esta linealidad posee una conformación ondulante, no es a cordel y regla, sino que retoma la forma serpenteante del río en calles sinuosas y sombreadas.



Figura 6. Plaza de la Concepción. Origen de la traza urbana de Mompox

La espacialidad urbana de Mompox configura un patrimonio singular: «es el escenario de las relaciones sociales, culturales y económicas de una comunidad, la cual evidencia los procesos históricos de estas relaciones y las formas de vida cotidianas en correspondencia con el entorno»

(Franco et al., 1993); está conformada por cinco calles longitudinales, la calle de la Albarrada, la calle real del medio, la calle de atrás, la calle nueva y la troncal o Avenida Trisesquicentenario. Su carácter de ejes estructurantes está proporcionado por su papel dentro del tejido urbano; ejes articuladores y posibilitadores de la dinámica e interacción urbana, trascendiendo el hecho físico de ser calle, para convertirse en impulsores y contenedores de importantes lugares urbanos. Ello se hace legible en la valoración de los habitantes y el emplazamiento de puntos de atracción de diversa índole, como monumentos, espacios públicos y referentes esenciales.

Transversalmente, está cruzada por una serie de calles de menor jerarquía, denominadas callejones, que bordean las manzanas, con una toponimia que hace parte de la historia y de la memoria colectiva de los pobladores, destacándose el Callejón de los Muertos, que es otro de los ejes estructurantes, porque hace parte de las calles fundacionales y contiene referentes urbanos importantes para la población.



Figura 7. Casco urbano de Mompox. Vista aérea del trazado urbano

La calle de la Albarrada o carrera primera adquiere su nombre de la solución técnica denominada Albarrada o barrera para la contención de las crecientes del río, construida en mampostería de adobe aglutinado con argamasa. Por tradición oral, se sabe que además de su carácter de protector de las inundaciones, este muro tuvo una función de protección militar.

El trazado original se remonta hacia finales del siglo XVI y principios del XVII, iniciando con la construcción de la manzana matriz alrededor de la Plaza de La Concepción que está contenida por la calle de la Albarrada, la calle Real del Medio y el Callejón de los Muertos.

La irregularidad en forma y dimensiones de las manzanas coloniales, así como la descentralidad geométrica de la plaza principal, son inherentes a Mompox; no obstante, esta plaza madre se configura en centro representativo y simbólico de la población. Siguiendo la ondulación de la Albarrada, las manzanas se fueron retranqueando y conforman especies de terrazas que los vecinos apropian para la lúdica y la contemplación del paisaje, pasando a ser parte fundamental de su patrimonio cultural. Es notable como la sinuosidad de la calle de la Albarrada se replica en el trazado de las demás calles.

En este sector, se construyeron las casas de portales como espacio receptor de las mercancías que llegaban a los pequeños puertos, y se localizaron carnicerías, pescaderías, verdulerías y almacenes, a diferencia de otras ciudades coloniales, donde los concebían como elemento mitigador de las inclemencias del sol.

La mercancía era almacenada en las bodegas y distribuida en las casas- tiendas ubicadas a lo largo de la vía o en la casa de portales que se constituyeron en verdaderos «centros comerciales» de la época. Estos privilegiaban el espacio de los pórticos como lugar de mercadeo y reunión social. Son ellos los de Minguillo, Santa Bárbara, Marquesa y Moral.



Figura 8. Calle de la Albarrada de Mompo. Portales de la Marquesa

Como protección de las periódicas inundaciones fue necesario levantar el nivel de las viviendas sobre terraplenes a una altura de un metro aproximadamente, nivel que va disminuyendo hacia el interior de la ciudad. Hoy, ante la carencia de un sistema de evacuación de aguas lluvias, estos terraplenes constituyen una solución sanitaria al interior de las viviendas y un sistema de andenes peatonales.

Las manzanas construidas a lo largo de la Albarrada no presentan una ortogonalidad que asegure la regularidad formal, regularidad que por lo demás, no existe en ninguna de las manzanas del casco antiguo. Esta irregularidad responde al trazado cónico que tienden a formar los callejones con respecto a las calles, generando así ángulos agudos y obtusos.



Figura 9 y 10. 9. Calle de la Albarrada de Mompo. Terraplenes y puertos 10. Calle de La Albarrada de Mompo. Malecón



Sobre la calle Real del Medio o carrera segunda, se fueron configurando lugares urbanos y monumentos de gran relevancia y significación, tales como la Plaza de Bolívar o del Tamarindo, la Casa de la Cultura, la casa del Hostal Doña Manuela, el Palacio Municipal y la Plaza de la Libertad. Son focos tensores del desarrollo comercial y cultural y reemplazan, en jerarquía, a la calle de la Albarrada. Esta calle es el eje cultural por excelencia, pues allí discurren tanto las procesiones de la Semana Santa, ritual reconocido nacionalmente, como otros desfiles de carácter funerario y cívico. Es también la vía de mayor circulación peatonal y vehicular, por ser el acceso a la ciudad en ambos extremos. Igualmente, conforma el eje comercial donde se localizan hoteles, restaurantes, cafeterías, tiendas, almacenes, farmacias y joyerías.

Su trazado lineal de forma orgánica permite la configuración serpenteante de las superficies continuas de las fachadas, donde las visuales no se fugan como en el caso de los planos ortogonales del trazado en damero, sino que, por el contrario, se encuentran contenidas por las fachadas mismas. Este efecto propicia la percepción global y permanente del conjunto. «Esta característica de teatralidad de la percepción visual se intensifica por la carencia de arborización que pone de relieve la fachada limpia, sin efectos de corte visual. Este fenómeno se constituye en uno de los rasgos estéticos más importantes de la espacialidad urbana.» (Franco et al., 1993)



Figuras 11 y12.
11. Calle Real del Medio de Mompox. Vista aérea de las manzanas urbanas
12. Calle Real del Medio de Mompox. Fachadas urbanas

Históricamente esta calle ha sido habitada por la clase social de mayores ingresos, cuyas viviendas son las más elaboradas y ricas en ornamentación, con repisas o panzas, sobradillos, rejas en hierro forjado, portones y cornisas, y realces estéticos que se repiten en cada una de las edificaciones, dando homogeneidad a la calle en su conjunto, lo que, aunado a la continuidad de los perfiles y las fachadas urbanas de casas bajas en su mayoría y las medianerías o arrimos entre construcciones, otorgan gran identidad al paisaje urbano.

Las manzanas de la calle Real del Medio, como las del centro histórico, presentan una característica especial: poseen un centro o corazón, resultado de las grandes áreas de los traspatios de las edificaciones. La relación entre área no construida y construida, en la mayoría de las viviendas, es del cincuenta por ciento. Las áreas libres generosas, sumadas a la densa arborización de los traspatios, a los materiales de cubierta y muros (tejas y adobes de barro) y a las grandes alturas de las construcciones, proporcionan al conjunto un ambiente altamente confortable y una riqueza espacial y ecológica.

Dado el auge de Mompox, para el siglo XVII, las principales órdenes religiosas como Agustinos, Franciscanos, Dominicos y Jesuitas se establecieron y construyeron sus iglesias, conventos y hospitales. Así, son las Iglesias de Santa Bárbara, San Francisco y San Agustín, el Hospital San Juan de Dios y un poco más hacia las afueras, la Iglesia de Santo Domingo y el Convento de los Jesuitas.



Figuras 13, 14, 15 y 16.
13. Templo de Santa Bárbara en Mompox
14. Templo de San Francisco en Mompox
15. Templo de La Concepción en Mompox
16. Templo de San Agustín en Mompox

Figura 17.
Interior de del Templo de San Agustín en Mompox



Finalizando el siglo XVI, en la ciudad, se había fundado la plaza de La Concepción, su respectiva iglesia y la manzana matriz que contaba con nueve predios. Para mediados del siglo XVIII, finalizando el período colonial, Mompox habría incorporado quince manzanas más sobre la orilla del río, sumando para entonces dos mil cuatrocientas edificaciones entre casas y ranchos, así: "seiscientas casas de habitación y mil ochocientas casas o ranchos pajizos" (Salcedo del Pilar, 1939). En este momento, fue necesario construir una nueva vía: la Calle de Atrás. Durante este siglo, esta calle, hoy carrera tercera, forma el límite de la ciudad, y se configura como el eje articulador del centro histórico y la periferia. Igualmente, se plantea como zona de transición, al contener arquitectura de la época republicana hacia el costado de la calle Real del Medio y sobre el otro, la arquitectura moderna y popular.

Figuras 18 y 19.
18. Calle de Atrás de Mompox.
Arquitectura popular tradicional
19. Calle de Atrás de Mompox.
Arquitectura popular moderna



Esta calle alberga fundamentalmente el uso de vivienda combinado con los talleres de ebanistería donde se elabora la silla mecedora momposina; igualmente, los talleres de orfebrería donde producen joyas espléndidas con base en la técnica de la filigrana, una tradición heredada desde la colonia, cuando el oro se acuñaba en la ciudad; así como productos culinarios, entre los cuales se destacan los casabes y casabitos, dulces de limón, el garapacho, la boronía, el bagre estropiao, el ponche y el ternero guisado.

Finalizando el siglo XVIII, Mompox contaba con una próspera burguesía comerciante, pero los gravámenes económicos de España despertaban entre sus habitantes, como en todo el territorio, movimientos revolucionarios que derivaron en las guerras de Independencia. En agosto de 1810, Mompox declaró su independencia y se convirtió en escenario de enfrentamientos, como el de 1812, cuando cuatrocientos Momposinos acompañaron a Bolívar en la Campaña Admirable que culminó en Caracas en 1813, con la proclamación «Si a Caracas debo la vida, a Mompox debo la gloria».

Con los cambios políticos que eliminaron a Cartagena como la ciudad metrópoli regional, se fortalecieron Barranquilla y Magangué como los nuevos epicentros urbanos del tráfico y de la distribución mercantil. Entonces también varió el curso principal del río Magdalena, lo que sumó a Mompox en un proceso de deterioro económico, definitivo para su devenir histórico. En efecto, el natural fenómeno de erosión y sedimentación del río fue modificando su curso; la corriente que arrastra anualmente millones de metros cúbicos de sedimentos, los depositó en la llanura

mompoxina, dirigiendo su mayor caudal hacia el oriente, donde se encuentra el municipio de El Banco. Los buques de vapor que utilizaban el brazo de Mompox en su ruta hacia Barranquilla, comenzaron a encallar, y la navegación se estableció definitivamente, en 1860, por el brazo de Loba.



Figura 20. Vapor en las aguas del río Magdalena siglo XIX. Ilustración de Eusebio Posada.

Este alejamiento del tráfico mercantil impidió la introducción de nuevas herramientas, métodos y materiales de trabajo, tanto en la actividad edificatoria y constructiva, como en las actividades culturales y productivas. Igualmente la ciudad permaneció alejada de las principales rutas de comunicación y postergó su progreso económico. Este fenómeno de letargo permitió la preservación de la estructura urbana y las costumbres y técnicas como la orfebrería, la herrería, la ebanistería, la locería y la culinaria. Son estos escenarios y tradiciones los que conforman el patrimonio cultural.

3. EL DECLIVE DE MOMPOX

Finalizando el siglo XVIII, en Mompox, las construcciones civiles eran pocas; entre ellas están el Palacio Municipal San Carlos de Borromeo y el Colegio de San Pedro. Este último es una de las pocas edificaciones de dos pisos, y se erige sobre la reconstrucción del antiguo convento de los Jesuitas. Según Humboldt, en sus crónicas de viaje, "El convento jesuita que está casi en ruinas, será ahora reconstruido con un fin útil. Un hombre rico y bien intencionado, Don Pedro Martínez de Pinillos, sacrifica 40.000 piastras para levantar una casa de trabajo en el convento de Mompox. El ha puesto como condición que la gobernación no debe mezclarse en nada hasta que el plan esté realizado." El colegio desde entonces se ha constituido en el centro educativo de toda la región y en un verdadero patrimonio regional, donde aun hoy los jóvenes de los municipios vecinos encuentran un espacio para su educación.

En 1801, Alejandro von Humboldt arriba a Mompox por el río Magdalena, utilizando champanes, pero ya para entonces, el boga negro, mestizo o mulato, había sustituido al indio extinguido; así lo menciona el coronel inglés Hamilton, citado por Patiño, "los champanes eran los mismos que usaron los indios, que se construían todavía mucho en Mompox."

La sedimentación del río no solo se presentaba en Mompox, sino también en el canal de Cartagena. Para Humboldt, solucionar este problema fue una preocupación, como lo relata en sus Diarios de viaje: "Como la desembocadura del Magdalena se ha obstruido en forma tal con arena que, a duras penas, puede entrar bien una canoa pequeña, y el dique es sumamente importante para el comercio entre Cartagena y Santa Fe, por fin se han hecho planes de ensanchar el canal. Esta ejecución supondría también conocimientos hidráulicos no comunes. Se debería invitar a los excelentes matemáticos y constructores prácticos Don Francisco y Félix le Maur de la Habana para la ejecución; ellos podrían realizar aquí lo que para el no menos importante canal de Batábano en la isla de Cuba, será aún durante largo tiempo un bello sueño..."

El sueño de asegurar las conexiones de Cartagena con el interior a través de Mompo, siempre ha estado presente. Por ello, en 1879, la Ley 64 propone disponer de recursos del presupuesto nacional para el "camino de Mompo a Magangué" y, en 1884, la Ley 59 insiste, pero el camino nunca se ha hecho efectivo.

La inconexión de Mompo ha evitado un crecimiento urbano expansivo. Sin embargo, durante el siglo XX, han surgido nuevos desarrollos urbanos construidos alrededor del centro histórico, con arquitecturas modernas y populares.

La arquitectura moderna se establece como elemento de ruptura, no por ser moderna en sí misma, sino por el indiscriminado uso de patrones ajenos a los rasgos culturales de la ciudad, con estándares, construcciones en serie, espacios mínimos compartimentalizados y carentes de los patios propios de la urbe.

La arquitectura popular es originada por la población de inmigrantes campesinos quienes transfieren a la ciudad los patrones culturales de su antiguo hábitat rural, con nuevas pautas constructivas, urbanísticas y culturales, como el uso de técnicas vernáculas y la apropiación de zonas verdes arborizadas.

Esta forma de apropiación del espacio exterior rescata los valores culturales de la región en la ruralidad principalmente, así: "Estos inmigrantes establecen una arquitectura que a pesar de ser poco permanente por el empleo de materiales perecederos, hecha con técnicas y materiales de la región, representa al mismo tiempo un testimonio de las tradiciones y las relaciones que el Momposino establece con el medio natural" (Franco et al., 1993: 129)

La calle Nueva o carrera cuarta es análogamente al sector periférico, como la calle Real del Medio al Centro Histórico. Es una calle de gran actividad e intensa apropiación, con núcleos urbanos, la gallera, los estadios de fútbol y beisbol, la feria de ganado, el jardín botánico y el parque del Divino Niño. En su centro geométrico, se encuentra uno de los lugares más significativos social, estética y culturalmente: el Cementerio, un monumento articulador del Centro Histórico y el Sector Periférico. Esta calle es el eje estructurante del desarrollo actual y su carácter se encuentra arraigado en los habitantes que lea han denominado Calle Nueva o del progreso. También posee características rurales que le otorgan un alto valor paisajístico, ambiental y bioclimático. El flujo vehicular es escaso, lo que hace de esta calle un sector vecinal de carácter doméstico para la vida social.

La última de las calles de Mompo o Carretera Troncal surge sobre la huella de la antigua vía sobre la cual fueron creciendo distintos caseríos; hoy se configura en conector y vía de transporte de los productos que entran y salen de la isla, y en articulador de los núcleos de desarrollo regional, como Magangué, Mompo y El Banco. Actualmente, vincula la isla con la región y bordea el casco urbano, formando el límite actual sobre terrenos cenagosos fácilmente inundables en épocas de lluvia. Aun así, los caminos veredales que se desprenden de la troncal, marcan una fuerte atracción para nuevos asentamientos urbanos de carácter espontáneo, habitados por inmigrantes rurales o pueblos vecinos que se encuentran en condiciones de alta precariedad.

4. REFLEXIÓN EN TORNO AL CONCEPTO INTEGRAL DE PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL

El concepto de patrimonio ha evolucionado para definirse como el contenedor de la expresión humana en su íntima relación con el entorno. Dejar por fuera la arquitectura no monumental, las valías intangibles y el entorno natural es descartar la múltiples posibilidades ambientales y estéticas propias de la memoria y de la identidad de los lugares. Por lo tanto, es necesario valorar este patrimonio como alternativa de sostenibilidad ambiental, identidad cultural y desarrollo social.

Un centro histórico no puede concebirse independientemente de la ciudad, ni de la región a la cual pertenece, puesto que sus determinantes político-administrativos, económicos y culturales inciden en su conformación, desarrollo y evolución y en las particularidades de su



devenir histórico: prosperidad, estancamiento o retroceso; tampoco, puede concebirse al margen del entorno bio- geográfico, del clima y el paisaje, factores que inciden en las relaciones históricas del hombre con su medio natural, en las distintas maneras de subsistencia, en sus bases económicas, su configuración espacial, su arquitectura y su cultura.

Actualmente, la concepción del patrimonio debe trascender la actividad exclusiva de conservar y restaurar un determinado objeto, y convertirse en un medio importante en la gestión de los requerimientos de los lugares y la participación de distintas comunidades, que se trate de pobladores, investigadores o urbanistas. Para los habitantes del lugar, el patrimonio debe constituirse en creador de identidad cultural y de calidad de vida; para los investigadores, en factor de conocimiento; y para los planificadores y urbanistas, en elemento estructurante del desarrollo urbano- regional.

Como lo expresa Marina Waisman (1991), una manera de poner en valor estos patrimonios o "Una excelente estrategia para rehabilitar el patrimonio arquitectónico contextual radica en la posibilidad de rescatar y hacer inventarios de poblados y sistemas regionales." Esta posición exige pensar que la valoración patrimonial no puede realizarse solo desde su faceta cultural, sino que debe atender los requerimientos de índole social como respuesta a las necesidades de uso del bien, más aun en países en condiciones extremas de pobreza como Colombia. Y como dice Ramón Gutiérrez (1991), "Todo edificio no obsoleto y capaz de ser rehabilitado constituye un patrimonio construido."

El hecho de que nuestras ciudades posean un patrimonio tan diverso y rico en calidad y cantidad, hace imperante reevaluar las políticas para su gestión y conservación, ante la permanente amenaza de su pérdida, a raíz de la especulación urbana que trae consigo la declaratoria de patrimonio.

Así lo refiere Isaza Londoño: "la inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial generó enormes expectativas entre los propietarios y residentes del centro histórico y condujo a un proceso de especulación inmobiliaria desorbitado, puesto que se pensó y se esperó ansiosamente que en Mompox sucediera un proceso similar a la vecina Cartagena".

El pensamiento complejo nos convoca a un trabajo interdisciplinario en torno a la teorización y gestión del patrimonio, que sistémicamente atienda el mantenimiento de especies de fauna y flora y geo- formas, la producción inmaterial y las estructuras antropogénicas en riesgo de desaparición. Es necesario reflexionar sobre la gestión patrimonial, desde el conocimiento del paisaje como integrador de las ópticas sobre la ecología, el medio ambiente y el patrimonio cultural, desde una mirada antropológica, arqueológica e histórica. Así mismo, se debe considerar alternativas de gestión del patrimonio y desarrollo regional, mediante un turismo cultural y ecológico muy bien orientado, entendido fundamentalmente como medio para el conocimiento y el fortalecimiento de la identidad.

Es entonces urgente e importante considerar dentro de los elementos de valoración de la identidad, que el patrimonio no puede estar al margen de la nueva producción que implica reconocer los valores culturales de la preexistencia en el ejercicio de la creación.

Así mismo en lo referente a los procesos de restauración, como lo refiere Fernando Orozco M. (1991), "La restauración dejará de ser una práctica de oficio destinada a favorecer la conservación de las esencias monumentales o los intereses mercantilistas y turísticos, para pensarse en términos de las necesidades globales de la sociedad; una práctica proyectual de gran complejidad, obligada a recrear los valores de las edificaciones ligadas por el pasado en el marco social y técnico de nuestro tiempo."

Igualmente, un grupo de estudiosos plantea en el Seminario- Taller "La ciudad como patrimonio" (Arango et al., 1993) que "En la actualidad la conservación no se entiende per se, sino para el cambio. Dentro de este marco, la identidad cultural se entiende como un proceso de identificación con el pasado y con el presente, donde la clave es la identificación de valores, de los valores que cambian."

La dicotomía existente entre conservación y cambio está dada por la noción de autenticidad. La conservación puede ser un medio para la autenticidad, pero se puede correr el riesgo de caer en la inmovilización. La autenticidad se da cuando permanece la identidad, aun después de las



mutaciones. Mompos se encuentra en esta separación; es auténtica porque conserva su configuración urbana, la estructura original de sus edificaciones, además de sus tradiciones y costumbres, pero a costa de un anquilosamiento que deriva en el deterioro de la calidad de vida de sus habitantes, principalmente de su población joven que emigra a las grandes ciudades en busca de mayores oportunidades.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arango, M.E., et al., 1993. Elementos de valoración del patrimonio. En: Seminario- Taller La ciudad como patrimonio. Bogotá.
- Fals Borda, O., 2002. Historia doble de la costa. Mompos y Loba. Serie Maestros de la Sede. Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. Banco de la República. El Áncora Editores. Bogotá.
- Franco Ossa, L. V.; Montoya Arango, N.; Restrepo Villa, T.; y Villa Luján, J. G. 1993. Un plan patrimonial para Mompos: por una identidad viva. Tesis de Grado. Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional de Colombia. Medellín.
- Gutiérrez, R., 1991. Valoración del patrimonio no- monumental. En: Memorias del simposio Valoración e inventario de la arquitectura contextual no- monumental. Colcultura. Bogotá.
- Guzmán Álvarez, H., s.f. Aspectos históricos y técnicos del río Magdalena. Una visión sobre experiencias en el río. Revista Hojas Universitarias.
- López Guzmán, R., 2003. Historia del arte en Iberoamérica y Filipinas. Materiales didácticos II: Arquitectura y urbanismo. Universidad de Granada. España.
- López Morales, F. J., 2007. Nevas miradas sobre la autenticidad e integridad en el patrimonio mundial de las Américas. ICOMOS Internacional y IUCN. Ciudad de México.
- Memorias del Seminario- Taller La ciudad como patrimonio. 1993. Colcultura y OEA. Bogotá.
- Memorias del Simposio Valoración e inventario de la arquitectura contextual no monumental. 1991. Colcultura y OEA. Bogotá.
- Orozco Martínez, F., 1991. Valoración del inmueble regional. En: Memorias del simposio Valoración e inventario de la arquitectura contextual no-monumental. Colcultura y OEA. Bogotá.
- Patiño, V. M. ,S.f. Historia de la cultura material en la América Equinoccial. S.f. Vivienda y menaje en Tomo 2; Vías, transporte y comunicaciones en Tomo 3. Biblioteca Luis Ángel Arango. Bogotá. Página electrónica. www.banrep.gov.co/blaa/derautor.htm
- Peñas Galindo, D. E., S.f. La orfebrería momposina: el aprendizaje de la paciencia. Biblioteca Luis Ángel Arango. Bogotá. Página electrónica. www.lablaa.org.co
- Salcedo del Villar, P., 1939. Apuntaciones historiales de Mompos. Tipografía Democracia, Barranquilla.
- Von Humboldt, A., s.f. Diario VIIAY B. Viaje por el río Magdalena hasta Mompos. Biblioteca Luis Ángel Arango. Bogotá. Página electrónica. www.lablaa.org.co
- Waisman, M., 1991. Valoración de la arquitectura no- monumental. En: Memorias del simposio Valoración e inventario de la arquitectura contextual no-monumental. Colcultura y OEA. Bogotá.

