

Conviviendo con fortificaciones, sobre paisajes culturales en el Caribe

Living with fortifications, on cultural landscapes in the Caribbean

Manuel Gámez Casado

Profesor del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Sevilla. Es doctor en Historia del Arte por la misma institución. Ha realizado estancias de investigación en distintos centros internacionales. Ha formado parte de varios proyectos de investigación I+D relacionados con temáticas americanistas. Forma parte como vocal de la junta directiva del Comité Español de Historia del Arte (CEHA). Profesor Permanente Laboral del Departamento de Historia del Arte, Universidad de Sevilla. ORCID: 0000-0002-5539-1104. mgamez@us.es

Recepción: 30 de septiembre 2024 • Aprobación: 28 de octubre 2024

DOI: <https://doi.org/10.51274/ecosuasd.v31i28.pp129-136>

Cómo citar: Gámez Casado, M. 2024. «Conviviendo con fortificaciones, sobre paisajes culturales en el Caribe». Revista ECOSUASD 31 (28):129-136. <https://doi.org/10.51274/ecosuasd.v31i28.pp129-136>

RESUMEN

El texto que se presenta tiene como objetivo analizar el estado de los paisajes culturales declarados en las principales ciudades del Caribe, donde las fortificaciones conforman un elemento esencial en el imaginario histórico. Desde las administraciones políticas se viene trabajando en el desarrollo de programas de protección de estos espacios, generando grupos multidisciplinares que abogan por la protección de los paisajes culturales. En estos, además del componente arquitectónico y geográfico, tienen un papel esencial en aspectos relacionados con la antropología, integrando numerosos asuntos determinantes en la conformación de una sociedad. Precisamente analizar estos componentes es el interés de esta aportación, remarcando las diferencias y paralelismo entre las distintas ciudades del Caribe.

Palabras Claves: Paisaje cultural, Caribe, Arquitectura.

SUMMARY

The text presented aims to analyze the state of the declared cultural landscapes in the main cities of the Caribbean, where fortifications form an essential element in the historical imaginary. Political administrations have been working on the development of protection programs for these spaces, generating multidisciplinary groups that advocate for the protection of cultural landscapes. In these, in addition to the architectural and geographical component, issues

related to anthropology play an essential role, integrating numerous determining issues in the formation of a society. Precisely analyzing these components is the interest of this contribution, highlighting the differences and parallels between the different cities of the Caribbean.

Keywords: Cultural landscape, Caribbean, Architecture.

Desde hace varios años son numerosas las actividades organizadas desde distintas instituciones nacionales del ámbito caribeño para poner en común las variadas propuestas relacionadas con la conservación del patrimonio urbanístico y arquitectónico de sus ciudades. Estas iniciativas surgieron en el seno de los gobiernos locales de ciudades como Cartagena de Indias, Portobelo o La Habana, extendiéndose paulatinamente hacia otros territorios que, sin gozar de la misma identidad histórica, también vieron peligrar sus monumentos ante la inmediata expansión urbanística generada desde los años centrales del siglo XX y el avance indiscriminado de la especulación inmobiliaria. Estos fenómenos, unidos a una actividad turística no siempre rentable para la preservación de una identidad local y a la



Esta obra está bajo licencia internacional
Creative Commons-No Comercial-Compartir Igual

imaginativa visión de ciertos historiadores sobre un pasado reciente, fomentaron la transformación de ciertos centros urbanos, que poco tienen hoy que ver con lo que en origen fueron. La ordenación de un espacio urbano que permita la convivencia de cada uno de los problemas antes citados constituye, sin duda, uno de los retos de la nueva sociedad que participa de esas ciudades. Solo así se evitaría un desligamiento del habitante con su entorno urbano, con el que se sentiría identificado hasta sentir, como García Márquez reconocía sobre Cartagena, que vuelve a nacer cada vez que pasea por sus calles.

A propósito de estas iniciativas, durante el pasado año 2021 tuvimos la ocasión de participar en el primer seminario internacional sobre paisajes culturales organizado por el entonces denominado Ministerio de Cultura del Gobierno de Colombia.¹ De este encuentro formaron parte numerosos especialistas procedentes de distintas disciplinas académicas, conformando un grupo multidisciplinar cuya visión de conjunto resultó enriquecedora para plantear un programa de actuaciones jerarquizadas con las que diagnosticar los problemas urbanísticos de las principales ciudades colombianas. En especial, se puso de manifiesto la necesaria legislación de una serie de normas destinadas a la consecución de declaraciones con las que proteger edificios históricos. También se plantearon distintas actuaciones vinculadas a la conservación de paisajes culturales, en los cuales se produce una peculiar convivencia entre las heterogéneas sociedades locales propias del ámbito caribeño, las extraordinarias condiciones naturales y el conjunto de inmuebles que conforman las ciudades históricas. En este sentido, la ciudad de Cartagena de Indias ha sido pionera en la aprobación de un Plan Especial de Manejo y Protección por el citado Ministerio en 2018 que, tras haberse aprobado por la alcaldía, constituye un instrumento de gestión para la conservación del paisaje cultural cartagenero,

consiguiendo declaratorias nacionales y un sostenible equilibrio entre la explotación económica de la bahía y la pervivencia de una identidad histórica común. De esta forma, Cartagena se convertía en un paradigma extraordinario acerca de los modos de conservar, difundir y analizar sus bienes inmuebles, pues, sin olvidar la trascendencia de su pasado vinculado al antiguo imperio español y a los primeros movimientos independentistas del siglo XIX, conseguía actualizar su posición a los estándares propios del mundo globalizado actual.

En realidad, la inexorable preocupación por la falta de conservación de conjuntos urbanísticos de carácter histórico, como son el citado caso de Cartagena o el de la ciudad panameña de Portobelo, se advierte en los últimos boletines publicados por las instituciones ministeriales. Aun así, todavía se detectan algunas carencias tutelares, que no fueron superadas a pesar de la consecución de declaratorias supranacionales, tales como la de Patrimonio Mundial otorgada por la UNESCO a distintos conjuntos históricos del Caribe. Sobre este asunto, cabe recordar que estos conjuntos urbanos no se limitan únicamente a la sucesión de edificios en calles más o menos ordenadas, sino que aúnan paisajes naturales reconocidos como partícipes de la propia identidad, siguiendo una visión de conjunto sobre la que se cimienta la definición de paisaje cultural.

DOS CASOS SINGULARES, CARTAGENA Y PORTOBELLO COMO EJEMPLOS DE PAISAJE FORTIFICADO

Entre las distintas variantes que podemos encontrar al definir el término paisaje cultural, se concentran en el ámbito caribeño buena parte de los ejemplos propios de este concepto, constituyendo un área enormemente rica en cuanto a sus variantes sociales, culturales e históricas. En ese sentido, el amplio número de ejemplos conservados de arquitecturas militares construidas durante la edad moderna en el Caribe obliga a plantear un análisis pormenorizado de este particular, pues las fortificaciones son, en muchos casos,

¹ AA.VV. *Cuaderno de Bitácora. Ciudades patrimonio: presente y futuro. Cartagena de Indias*. (Bogotá: Fundación Carolina Colombia, 2012).

protagonistas del paisaje cultural de las principales urbes de este contexto. Así, estos edificios configuran paisajes únicos en los que las ruinas se mezclan con el recuerdo de un pasado próspero, pues en la mayor parte de los casos servían para defender importantes asentamientos territoriales, puertos de entrada y salida de mercancías o espacios estratégicos para el control social.

El caso de la ciudad panameña de Portobelo es un paradigma dentro de este contexto. Sus fortificaciones siguen siendo protagonistas en la configuración de su paisaje cultural, aunque no siempre se conserven sus estructuras en el mejor estado posible. Los casos de los fuertes de Santiago, San Fernando o San Jerónimo constituyen varios de los mejores ejemplos de la arquitectura militar construida por ingenieros españoles durante la edad moderna en América. Esta consideración ha permitido entender estos edificios como un símbolo de la ciudad, prueba de su esplendoroso pasado, al constituirse como un espacio clave para el correcto establecimiento de comunicaciones entre España y América, pues era allí donde se celebraban las ferias tras la llegada de los galeones.

La trascendencia de la ciudad de Portobelo nace en el contexto de la conformación de las rutas comerciales transoceánicas. Su fundación se produjo, como es sabido, después del abandono de la primitiva ciudad de Nombre de Dios a fines del siglo XVI, momento en el que se buscaba un mejor emplazamiento que facilitase el traslado de mercancías desde el Caribe hasta el Pacífico.² Por ello, Portobelo formó parte esencial de la ruta que permitía subir la mercancía a través del río Chagres en dirección a la Venta de Cruces para, desde allí, continuar el traslado a lomo de mulas por vía terrestre hasta alcanzar la ciudad de Panamá. La consolidación de esta ruta desde las últimas décadas del quinientos obligó desde entonces a protegerla mediante un sistema extraordinario de guardacostas y guarniciones terrestres, quienes

de manera temporal fueron situándose a lo largo del camino. No obstante, la trascendencia del espacio obligó, ya en tiempos de Felipe II, a idear un sistema de protección consolidado y garante, eligiéndose responsable primero al ingeniero Bautista Antonelli, quien ya contaba con una dilatada experiencia en el diseño de fortificaciones para las principales ciudades del Caribe, caso de La Habana o Cartagena de Indias.

Si bien la intervención de Antonelli en Portobelo no tuvo la repercusión alcanzada en los casos citados, sus informes y recomendaciones mejoraron parcialmente la defensa de la ciudad, reduciéndose las posibilidades de ataques y evitando la ocupación tras los ataques de Drake o Morgan. En síntesis, durante el siglo XVIII se produjo la llegada de los principales ingenieros que conformaron el sistema defensivo definitivo, pues nombres como Juan de Herrera, Ignacio Sala o Agustín Crame diseñaron sus fortificaciones, mejoraron la estrategia de protección y adaptaron sus estructuras a la compleja orografía del paisaje portobeleño, favoreciendo la protección de su puerto. En suma, se logró modificar un paisaje aparentemente selvático en uno de los enclaves fortificados más interesantes del Caribe, pues, como todavía hoy se puede apreciar, la convivencia de la población local con estas estructuras militares resulta muy estrecha.

La convivencia de la población local con estas fortificaciones generó una integración de la propia ciudad en las plazas de armas, utilizadas como espacios para celebraciones o convivencia.³ A todo ello habría que sumarle los valores históricos, arqueológicos y artísticos de estas estructuras, lo que sirvió como argumento para que fuesen declaradas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1980. Este hecho redundó en una mejora de la política de conservación de estos espacios gracias a la acción multilateral de distintas administraciones tanto locales, representadas en la alcaldía y el gobierno de Panamá, como internacionales, siendo la restauración de la

² Alfredo Castellero Calvo. *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX*. Volumen 1. (Panamá: Editora Novo Art, 2016).

³ Ramón Gutiérrez. *Fortificaciones en Iberoamérica*. (Madrid: Ediciones El visó, 2005).

Aduana por parte del Ministerio de Asuntos Exteriores del Gobierno de España un ejemplo de esta circunstancia. En cualquier caso, la obtención de esta declaración fue el último paso de un dilatado proceso iniciado por el gobierno panameño, quien ya consiguió que en 1977 se declarase Portobelo como Parque Natural y, a la postre, como Conjunto Monumental Histórico. Estas declaraciones fueron un antecedente evidente para la aprobación de acciones legislativas que potenciaron la conservación preventiva del conjunto, promovidas por la Dirección Nacional de Patrimonio Histórico a la que se le asignaron las competencias en materia de restauración. No fue hasta 1991 cuando se aprobó el conocido como Plan de Acción Portobelo para, más tarde, aprobarse el definitivo Plan Maestro de Desarrollo Turístico, a través del cual se generó un mejor conocimiento de la ciudad y de su paisaje fortificado. Con este conjunto de medidas se pretendía difundir el valor monumental y artístico de esta ciudad, con el objetivo de convertirla en un atractivo turístico de primer nivel con el que generar recursos económicos para la propia nación.

En suma, estas medidas han pretendido mejorar la situación administrativa de Portobelo, proponiendo novedosas normas que deberían materializarse en campañas de conservación y restauración de su patrimonio. A pesar de estas intenciones, el cumplimiento de sus propuestas ha sido relativamente escaso, generando un progresivo deterioro en la ciudad. Ejemplo de ello fue la amputación de uno de los fuertes para permitir el paso de una carretera de acceso al centro de Portobelo, circunstancia que demuestra la desidia que la gobernación ha mostrado en lo relativo a la conservación del paisaje. Ante este paulatino decaimiento, el Comité del Patrimonio Mundial ha inscrito a las fortificaciones de la costa caribeña de Panamá en la Lista de Patrimonio Mundial en Peligro, requiriendo a los responsables de estas que entregasen informes sobre los planes de conservación de los fuertes. Ello permitirá poner fin al excesivo desarrollo urbano que empieza a sufrir los aledaños de esta ciudad, intentándose, en la medida de lo posible, convivir con las fortificaciones.

Un segundo ejemplo que podemos citar dentro de este análisis es el de Cartagena de Indias, cuya bahía sigue constituyendo un caso excepcional por la acumulación de numerosas fortificaciones. Precisamente por su especial interés histórico, arqueológico y artístico, en 1985 se incluyó en la lista de Patrimonio Mundial, gracias al compromiso de la UNESCO por valorar su puerto, fortalezas y conjunto monumental. En este caso, se conseguía poner en valor un conjunto único en el Caribe español, cuya trascendencia histórica radicaba en ser el principal puerto del Nuevo Reino de Granada. La génesis de esta declaración nace de un grupo de cartageneros interesados por la cultura, quienes organizaron numerosas protestas tras el derribo de algunos lienzos de muralla durante las primeras décadas del siglo XX. Ello derivó en la inversión de una importante cuantía económica por parte de la Dirección Nacional de Inmuebles del Ministerio de Obras Públicas con el fin de restaurar parte del conjunto en 1960, considerándose una medida pionera en lo relativo a la conservación del patrimonio cartagenero.

No fue hasta 1992 cuando la Alcaldía Mayor de Cartagena aprobó un nuevo reglamento que favoreciese la conservación preventiva del centro histórico de la ciudad, incidiendo en el respeto al entramado urbano y rechazando propuestas de modificación de las casas populares. Al hilo de ello, la Subdirección de Patrimonio del Instituto Nacional de Vías restauró la fortificación del Ángel San Rafael o el Teatro Heredia y, con posterioridad, la Agencia Española de Cooperación hizo lo propio con el Colegio de la Compañía de Jesús, creando, a la postre, la Escuela Taller como medio de inclusión social dentro de estas propuestas. Por último, la UNESCO y el Ministerio de Cultura de Colombia aprobaron un plan especial de protección para el centro histórico, que generó en una mejor conservación del centro histórico y del arrabal de Getsemaní. No obstante, todavía deben ser más las medidas preventivas que se adopten, pues el avance de la especulación urbanística está modificando sustancialmente buena parte del caserío histórico, convertido en

hoteles o centro turísticos que no siempre respetan la estructura arquitectónica original.

Además de los edificios militares que, de manera tradicional, han servido como paradigma de la arquitectura caribeña de la edad moderna, otras tipologías constructivas han tenido una especial trascendencia por su interés histórico. La utilización por parte de las sociedades antiguas y contemporáneas de estos espacios ha permitido la conservación prácticamente en su totalidad de estas estructuras, cuyo interés sigue intacto por quienes visitan estas ciudades. Tal es el caso de las aduanas, construcciones que representan los primeros intereses de constructores e ingenieros que participaron en la organización urbanística de los primeros asentamientos caribeños, siendo el citado Antonelli un paradigma de estos comportamientos. Así, al poco de la fundación de la ciudad de Portobelo, el ingeniero italiano ya planteó la construcción de una aduana que sirviese como medio de compra y venta de las mercancías que arribaban al puerto, siendo esta primera estructura una obra en madera cuyo uso fue constante hasta 1630. Este fue el año en que se empezó a construir otra de fábrica, utilizándose como almacén para mercancías y, con posterioridad, como despachos para los contadores y oficiales reales de la Real Hacienda. Sin embargo, los distintos ataques acaecidos en Portobelo generaron una destrucción de esta primitiva estructura, no siendo hasta 1744 cuando finalmente quedó en ruinas tras las ofensivas de William Kinghills. Fue entonces cuando se le encomendó al ingeniero Manuel Hernández la reconstrucción del edificio, cuyo diseño coincide en su amplia mayoría con el que todavía se conserva, cuya restauración ya en fechas recientes fue posible gracias a la Agencia Española de Cooperación Internacional.

Más allá de su interés tipológico, la aduana de Portobelo debe ser entendida como un edificio singular por su trascendencia histórica y cultural, aspectos todavía presentes en la escasa población portobeleña que todavía convive con sus muros.⁴

Este edificio fue un enclave de gran trascendencia para la organización de las rutas mercantiles americanas, pues desde allí se controlaban los productos que participaban de los viajes y tornaviajes desde España a América. Es, por consiguiente, una materialización de la primera globalización que afectó al conjunto de sociedades occidentales, pues sirvió como referencia para los intercambios de productos en nivel internacional.

Un ejemplo parejo lo encontramos en la aduana de Cartagena de Indias, localizada en el llamado muelle de la Contaduría. Si bien su construcción parte de la emisión de una real cédula en 1586, no fue hasta varios años después cuando se presentaron los primeros proyectos, cuya atribución al desconocido arquitecto Simón González fue apuntada en tiempos por Enrique Marco Dorta. En lo que a su tipología se refiere, supone un ejemplo paradigmático de la arquitectura del último renacimiento en el Caribe, pues su estructura en dos plantas superpuestas con un pórtico inferior coincide con otros modelos del momento.

En ambos ejemplos citados, las aduanas adquirieron un significado histórico que todavía salpica a las generaciones contemporáneas. Así, estos edificios conservan en la actualidad sus estructuras originales, mantenidas por las instituciones y sociedades locales. Sin embargo, el entorno que las rodea ha sido modificado en fechas recientes, cuando se han derribado varias casas coloniales para construir edificios modernos que han desvirtuado la idea de plaza de la aduana, con la trascendencia histórica que ello conlleva. Una situación similar tiene lugar en las conocidas como bóvedas de Santa Clara, edificio diseñado por el ingeniero Antonio de Arévalo como almacén de pertrechos y municiones de guerra, cuya estructura original se conserva en la actualidad como sede de tiendas de recuerdos para turistas.⁵ Si bien es cierto que esta actividad ha permitido la conservación en buena medida de las bóvedas, es evidente que distorsionan su función original.

⁴ M. Gámez Casado, "Ingenieros militares y obras públicas. Algunos ejemplos de Nueva Granada en el siglo XVIII". *Ars Longa* 27, 2018. 125-138.

⁵ Enrique Marco Dorta. *Cartagena de Indias, Puerto y plaza fuerte*. (Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1988).

A propósito de estos asuntos, la arquitectura asistencial constituye un capítulo esencial en la conformación de los paisajes culturales caribeños. Los restos, todavía conservados, del hospital de San Juan de Dios de Portobelo representan un ejemplo excepcional de este capítulo de la arquitectura moderna, pues fue construido gracias a la iniciativa de un grupo de religiosos que arribaron a Panamá procedentes del Perú. Si bien el primitivo edificio estuvo realizado con materiales vernáculos, la nueva estructura es el resultado de un conjunto de intervenciones acaecidas durante el setecientos, después de la renovación de la ciudad tras el ataque de Vernon de 1739. Si bien su arquitectura se caracteriza por su sencillez y falta de ornamentación, las últimas restauraciones han permitido poner en valor elementos como las vidrieras o las cerámicas, así como los enseres del llamado Cristo negro, cuya talla todavía se conserva en la próxima iglesia de San Felipe de la misma localidad. Esta talla procesiona anualmente acompañada por numerosos fieles locales, procedentes en su amplia mayoría del resto de Panamá. Además de contar con los valores patrimoniales propios de su categoría como bien mueble, la celebración de la citada procesión debe entenderse como una muestra colectiva de la religiosidad popular presente en la sociedad portobeleña, redundando en un indiscutible valor patrimonial inmaterial.

En paralelo, otro ejemplo lo constituye la virgen de la Popa de Cartagena de Indias. A comienzos del siglo XVII, el cabildo de la ciudad fundó un convento dedicado a la orden de San Agustín, construyéndose la primera capilla en madera a comienzos de dicha centuria. Tras una serie de circunstancias históricas, el cenobio se reedificó en cal y canto en torno a 1620, conservándose de ese momento el claustro. En dicho emplazamiento se celebra entre enero y febrero las festividades de Nuestra Señora de la Candelaria, considerada la patrona de la ciudad de Cartagena. Son estos días de devoción, donde la religiosidad popular se integra con el conjunto de manifestaciones religiosas, lúdicas y musicales, en un conjunto único

para la conformación del paisaje cultural cartagenero. Ello debe entenderse como un exponente claro de la actividad cultural e identitaria de la sociedad cartagenera.

Sin embargo, la arquitectura doméstica del Caribe constituye el verdadero capítulo que afecta a la conformación de un paisaje cultural dentro de este ámbito. Asuntos como el empedrado antiguo de las calles principales, las trazas en paralelo a la bahía, los puentes o los restos de viviendas antiguas del siglo XVIII se pueden observar todavía en ciudades como Portobelo, donde persisten interesantes ejemplos de arquitectura doméstica. Así, sería una iniciativa de obligado cumplimiento la recuperación de estos inmuebles, así como la mejora de otras viviendas que enriquecerían la visión actual de la trama urbana, conformada por edificios únicos en su tipología. No obstante, se requieren varios equipos multidisciplinarios para documentar con precisión estas intervenciones, para así garantizar su conservación y puesta en valor como patrimonio portobeleño.

En el caso de Cartagena, la mayor parte del caserío fue construido durante las últimas décadas del siglo XVI y durante todo el seiscientos. Los característicos balcones volados fabricados en madera constituyen un ejemplo básico dentro de la arquitectura doméstica cartagenera, imitando a lo ocurrido en otras áreas del Caribe, las Antillas o México. Ejemplos como la antigua Casa de la Moneda conservan estas estructuras, cuyos balcones volados recuerdan a los también fabricados en el norte de España o en las islas Canarias. Su génesis se haya en la arquitectura islámica, pasando con posterioridad a otros puntos del Atlántico hasta recalar en los territorios americanos. Así, hay que recordar que desde el siglo XVI varios gobernadores de Cartagena procedían de las Canarias, como Pedro y Alonso Luis Fernández de Lugo, quienes probablemente contarían con carpinteros que fabricasen este tipo de estructuras. Ello también determinaría la función de cada uno de los espacios de la casa, destacando el empleo de las plantas inferiores para asuntos comerciales, mientras que la primera planta tendría una función habitacional.

Por último, en la definición de un paisaje cultural se deben plantear cuestiones vinculadas al carácter inmaterial del patrimonio. En el caso del Caribe, la todavía existencia de congos y diablos en Portobelo constituyen una manifestación única dentro de su contexto, reuniendo a grupos de poblaciones y a visitantes externos en una manifestación relacionada con la tradición indígena. Las danzas, bailes y rituales conforman un espectáculo de color que resulta atractivo en la convivencia de las nuevas sociedades con las costumbres antiguas, en una práctica que recuerda al mundo popular de las palenqueras en Cartagena de Indias.

CONCLUSIONES

A los elementos expuestos en los apartados anteriores hay que sumar los valores patrimoniales de los propios parques naturales, tanto marítimos y terrestres, en los que se encuentran enclavados las ciudades de Cartagena y Portobelo. Deben resaltarse las inigualables características de sus bahías y el paisaje submarino que conservan, repletos de amplias barreras de coral que conforman una orografía compleja. Además, en ambos casos existen un conjunto de islas y accidentes geográficos que sirven como defensa natural de la costa, así como amplias extensiones de manglares que, además de ralentizar las mareas y los oleajes, aportan un singular valor natural, conformando un ecosistema compuesto por una amplia fauna y flora.

Lo analizado evidencia que los valores patrimoniales de ambas ciudades son muchos más de los que aportan sus fortificaciones declaradas Patrimonio de la Humanidad. Ciertamente deben ser reconocidos como bienes que aportan un valor excepcional y universal, pero esta declaración no puede hacer olvidar otros bienes patrimoniales que conforman estos conjuntos. Precisamente por estas razones, existe un necesario interés por entender estos conjuntos de forma unitaria y conjunta, partiendo de la conformación de programas

de conservación integrados por profesionales provenientes de distintas disciplinas que aporten sus conocimientos en beneficio del conjunto. Este tipo de actuaciones hubiese evitado algunos desastres acometidos en estas ciudades en otros tiempos, tales como la construcción de una carretera en 1969 destruyendo parte del fuerte de Santiago de Portobelo o la excesiva explotación inmobiliaria del entorno de Bocagrande, que desvirtúa la proporción arquitectónica de Cartagena.

La práctica de estos programas debe realizarse en paralelo con los programas turísticos, entendidos como vectores económicos. En este ámbito se entiende como patrimonio cultural aquellos bienes materiales e inmateriales que pueden ser promovidos como atracciones turísticas. Si bien Portobelo no se ha integrado con totalidad en los circuitos del turismo, resulta preocupante la llegada en los últimos tiempos de cruceros que arriban en la ciudad de Colón, así como la ampliación del Canal de Panamá que está generando una explotación extraordinaria de los recursos naturales. Algo similar ocurre en Cartagena, donde la presencia de barcos de gran calado en el interior de la bahía ha obligado a la adaptación del fondo del canal de Bocachica, generando importantes daños en la cimentación de las fortificaciones y problemas de inundación y conservación en las mismas. Por todo ello, resulta necesario ejecutar un plan conjunto que luche contra los riesgos que surgen de la aglomeración turística y de la industrialización, planteándose una política turística local coordinada con normativas y leyes supranacionales. El reconocimiento del turismo como generador de medios económicos no impide que se establezca un control de su actividad, armonizando las relaciones existentes entre turismo y patrimonio mediante un modelo sostenible y posible para compaginarlo con la habitabilidad de estas ciudades por parte de la población local.

Para conseguir tales propósitos resulta importante trazar un plan de mantenimiento que refuerce constantemente los edificios históricos, poniendo límites a la invasión de la actividad local

y a la destrucción de la flora y fauna. Algunos ejemplos ya citados, como el fuerte de Santiago de la Gloria de Portobelo o los hornos de cal de Tierra Bomba deben evolucionar en la mejora de sus estructuras. Sin embargo, es imposible alcanzar este punto de actuación si no se conoce el patrimonio que se conserva, siendo fundamental realizar un primer inventario o catálogo de bienes culturales que pueda establecer relaciones entre estos paisajes culturales de manera global. Solo así se podrán detectar problemas comunes en la recuperación del patrimonio, apostando un plan conjunto de musealización mediante discursos globales integrados en centros de interpretación o museos. En cualquier caso, es primordial que las acciones de conservación del patrimonio cartagenero y portobeleño no estén programadas pensando en primer lugar en el turista, sino que deben tener como objetivo prioritario la mejora de la calidad de vida de la población residente. Para que Cartagena y Portobelo se conviertan en un bien patrimonial atractivo es necesario dotarlo de calidad y de velar por su autenticidad, siendo esta una cualidad esencial del patrimonio.

Por todo ello, los atractivo naturales y patrimoniales de Portobelo y Cartagena deben considerarse como el primer impulso para llevar a cabo estas actuaciones, pues poseen unos atractivos únicos en el mundo. Las autoridades competentes en estas materias deben combinar actuaciones en las que la conservación del patrimonio material y natural prime por encima de cualquier otra iniciativa turística, requiriendo

un control de visitantes que evite la masificación de los paisajes culturales y su paulatina destrucción. La experiencia turística es un asunto que afecta a diferentes puntos del Caribe, por lo que debe entenderse como un elemento global. Por consiguiente, para conseguir que Cartagena y Portobelo sean considerados puntos de referencia en el desarrollo de un turismo sostenible se debe contar con todos los valores citados, no solo el económico, el natural o el monumental. Este desafío debe ser afrontado con todas sus consecuencias, pues solo en una mejora de estas condiciones se podrá conciliar la habitabilidad de la población local con un turismo posible que permita disfrutar al extranjero del patrimonio único conservado en estas ciudades.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AA.VV. *Cuaderno de Bitácora. Ciudades patrimonio: presente y futuro. Cartagena de Indias*. Bogotá: Fundación Carolina Colombia, 2012.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo. *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX*. Volumen 1. Panamá: Editora Novo Art, 2016.
- GÁMEZ CASADO, M. "Ingenieros militares y obras públicas. Algunos ejemplos de Nueva Granada en el siglo XVIII". *Ars Longa* 27, 2018. 125-138.
- GUTIÉRREZ, Ramón. *Fortificaciones en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones El visó, 2005.
- MARCO DORTA, Enrique. *Cartagena de Indias, Puerto y plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1988.