

EL PUENTE ORTIZ

**Historia de su construcción y
su papel en la transformación
urbana de Cali
(siglos XIX y XX)**

EL PUENTE ORTIZ

Historia de su construcción y su papel en la transformación urbana de Cali (siglos XIX y XX)

Autores

Jorge Alberto Galindo Díaz

Profesor Titular, Universidad Nacional de Colombia

Sonia Blanco

Antropóloga, Universidad Nacional de Colombia

Colaboración:

Lizeth Nathalia Robayo

Antropóloga, Universidad Nacional de Colombia



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
SEDE MANIZALES
FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

Manizales, 2013

Galindo Díaz, Jorge Alberto

El puente Ortiz. Historia de su construcción y su papel en la transformación urbana de Cali (siglos XIX y XX) / Jorge Alberto Galindo Díaz, Sonia Blanco, Lizeth Natalia Robayo - Manizales: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ingeniería y Arquitectura, 2013.

II, 152 p.; 86 il.; 24 cm -- (Libro de investigación)

ISBN: 978-958-761-503-6

Palabras clave:

1. Puente Ortiz, 2. Desarrollo urbano, 3. Historia de la construcción

EL PUENTE ORTIZ
Historia de su
construcción y
su papel en la
transformación
urbana de Cali
(siglos XIX y XX)

© Universidad Nacional de Colombia
Sede Manizales
Facultad de Ingeniería y Arquitectura

© Jorge Alberto Galindo Díaz
Sonia Blanco
Lizeth Natalia Robayo

ISBN: 978-958-761-503-6

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad Nacional de Colombia, ni genera responsabilidad frente a terceros. El autor asume la responsabilidad por los derechos de autor y conexos contenidos en la obra, así como por la eventual información sensible publicada en ella.

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales.

Coordinación editorial:

Dirección de Investigación y Extensión de la
Facultad de Ingeniería y Arquitectura

Diseño de la carátula:

E. Sotelo Zúñiga

Primera edición, 2013

Impreso y hecho en Manizales, Colombia

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
Primera parte	
LOS ORIGENES DEL PUENTE DE CALICANTO SOBRE EL RÍO CALI	5
1.1. La ciudad en los albores del siglo XX	5
1.2. El proyecto del puente de calicanto	11
1.3. La financiación de las obras	18
1.4. La cualificación del personal técnico	21
1.5. La traza del puente de calicanto	26
1.6. Las dificultades operativas	34
Segunda parte	
DE LA CIUDAD Y EL PUENTE EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX	45
2.1. Transformaciones en la estructura del puente con posterioridad a 1845: lo que cuentan los vestigios arqueológicos	45
2.2. La ciudad en la segunda mitad del siglo XIX	59
Tercera parte	
UN NUEVO SIGLO DE GRANDES TRANSFORMACIONES: EL PUENTE Y SU ENTORNO ENTRE 1918 Y 1945	79
3.1. El puente necesita ser más ancho	79
3.2. Un nuevo hito: la construcción del edificio del Cuartel en inmediaciones del puente de calicanto	88

3.3. La reconfiguración urbana del lado norte del puente de calicanto entre 1918 y 1936	99
3.4. La construcción de la avenida Uribe Uribe en el lado sur oriental del puente de calicanto	106
3.5. La construcción de la avenida Colombia en en lado sur occidental del puente de calicanto	114
3.6. Una nueva intervención en el puente sobre el río Cali (1945)	127
Conclusión	
EL PRINCIPIO DEL FIN	135
REFERENCIAS	145

INTRODUCCIÓN

A lo largo del siglo XIX floreció en el sur occidente de Colombia la tradición mediterránea de construir puentes de arco de ladrillo como respuesta a la necesidad de contar con una red de caminos capaz de conectar entre sí a sus principales poblaciones. Ya en el siglo inmediatamente anterior se habían edificado en Popayán -capital económica y política de la región-, dos importantes ejemplos: el puente sobre el río Molino (1739) y el puente sobre el río Cauca (1778), los mismos que todavía están en pie y en servicio, aunque con profundas intervenciones estructurales.

Y aunque estos dos casos bien podrían considerarse como situaciones aisladas, cada uno de estos puentes constituyó un auténtico *laboratorio de pruebas*, dando inicio a una tradición constructiva de claro corte artesanal que llegó a convertirse en una intensa y extensa actividad edificatoria de la cual quedaron como ejemplos a lo largo del valle geográfico del río Cauca, un conjunto de más de cuarenta puentes de albañilería, de características geométricas y tecnológicas similares.

Uno de esos puentes, el hoy llamado puente Ortiz (o *de calicanto*, o *puente Grande*, como ha sido denominado en diferentes momentos de su historia), fue construido en la ciudad de Cali entre 1835 y 1845, constituyendo para entonces el tercer gran ejercicio tecnológico que asumirían alarifes y maestros de obras, no solo por su importancia urbana, sino también por el reto que implicaba superar las obras de sus vecinos de Popayán.

El libro que tiene el lector en sus manos recoge los principales acontecimientos que rodearon la construcción de este puente a partir de un trabajo de investigación que ha combinado la información contenida en fuentes primarias y de segunda mano con algunas de las primeras conclusiones arrojadas por los trabajos de exploración arqueológica adelantados por profesionales del Instituto para la Investigación y la Preservación del Patrimonio Cultural y Natural del Valle del Cauca - INCIVA y de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, sobre vestigios del puente original de ladrillo encontrados en enero de 2011 dentro del proceso constructivo de un *box culvert* bajo la existente avenida Colombia, a cargo de la firma Conalvías.

A la par con la elaboración de una cronología de los hechos que han rodeado la construcción del puente y sus posteriores intervenciones, se ha pretendido aquí redescubrir el intrincado juego de relaciones entre el puente – monumento y su entorno urbano y arquitectónico más inmediato partiendo de la tesis según la cual, prácticamente desde su inicio, el edificio alteró los patrones de crecimiento urbano de Cali, significó un cambio en las técnicas tradicionales de construcción, promovió la generación de nuevos valores ambientales y paisajísticos y redefinió la espacialidad de una ciudad decimonónica en la que la plaza central parecía ser el único foco dominante.

Para efectos explicativos, el proceso de construcción del hoy llamado puente Ortiz se describirá a través de cuatro momentos históricos, claramente diferenciados, que a continuación se explican.

Una *fase inicial* que corresponde a la gestación del proyecto en medio de las vicisitudes económicas de la ciudad y sus habitantes, motivada por la urgente necesidad de cruzar el río Cali a través de una estructura duradera. Esta fase empieza en los primeros años de la vida de la República, se extiende al inicio de la obra -acontecida en 1835 bajo la dirección inicial de José Montehermoso a quien se sumaría en 1842 el sacerdote franciscano José Ignacio Ortiz- y termina con la puesta en servicio del puente, a mediados de 1845. Se trata de un proceso medianamente documentado gracias

a informes y actos administrativos emitidos por el Cabildo municipal guardados hoy con celo en el Archivo Histórico de Cali - AHC.

Un *período gris*, que comprende toda la segunda mitad del siglo XIX y los primeros tres lustros del siglo XX, hasta cuando Cali se convierte en capital del departamento del Valle del Cauca. Durante este período, casi con toda seguridad, se llevaron a término obras complementarias a la estructura del puente; adicionalmente, el río empezó a dejar de ser un espacio residual en la trama urbana al mismo tiempo que en el centro de la ciudad se fueron construyendo nuevos edificios públicos y privados y la ciudad se fue dotando de obras orientadas al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. La historia de este período cuenta con fuentes documentales de difícil acceso (no están debidamente catalogadas ni clasificadas), su descripción se apoya en algunos testimonios de viajeros y cronistas urbanos y se respalda en los propios hallazgos arqueológicos encontrados durante el año 2011 sobre los vestigios de la estructura original del puente Ortiz y de los muros de contención situados en las orillas del río Cali.

Un *período de grandes transformaciones formales y estructurales* que empieza en 1915 cuando se pensó en la necesidad de ampliar el ancho útil del tablero del puente mediante vigas de acero dispuestas en voladizo y que concluye hacia 1950 con la construcción de dos estructuras de concreto adosadas a cada lado del cuerpo original de ladrillo y la consolidación residencial de los terrenos ubicados en la margen izquierda (norte) del río. El puente se convierte entonces en pieza importante del ordenamiento urbano y el río Cali pasa a ser visto como un objeto de valor paisajístico a tal punto que junto a él se trazan y construyen nuevas avenidas. Este período está bastante bien documentado, gracias a información registrada tanto en diarios locales como en comunicaciones de carácter oficial e informes de carácter técnico que aún se conservan en el archivo de la Gobernación del Valle del Cauca y la Biblioteca departamental Jorge Garcés Borrero, ambos en Cali.

Finalmente, un *período de decadencia*, comprendido entre 1950 y 1986 y caracterizado por la demolición de importantes edificios in-

mediatos al puente (Batallón Pichincha, hotel Alférez Real, edificio Gutiérrez Vélez, entre otros) y su peatonalización, hasta el punto de hacerse una estructura invisible para la ciudad. Se trata de un período reciente, bien registrado por los periódicos locales y por numerosos cronistas urbanos del que sin embargo no se tratará de manera extensa en esta investigación.

Sobre esta periodización de carácter metodológico se ha organizado la exposición de los hechos y por tanto la estructura del libro, combinando información relacionada con las transformaciones urbanas y los avances constructivos de naturaleza puntual llevados a cabo sobre el puente. En cualquier caso, se trata de un producto inacabado, sujeto aun a nuevas apreciaciones y muy especialmente, a nuevos hallazgos que resulten del trabajo histórico y arqueológico.

Los autores expresan su agradecimiento a las instituciones a las que se encuentran vinculados por su respaldo total a labores investigativas que soportan este libro. Igualmente, extienden sentimientos de gratitud y reconocimiento al personal de campo que estuvo durante más de 18 meses al frente de los trabajos de excavación junto al río Cali: arqueólogos Alexander Clavijo, Lilian Tatiana Gómez y Lizeth Natalia Robayo y arquitectos Andrés Quintero y Carlos Alberto Zapata. También es importante reconocer el trabajo del arquitecto Edwin Sotelo, auxiliar de investigación, así como el apoyo del profesor de la Universidad del Valle, arquitecto Ricardo Hincapié y el del arquitecto Benjamín Barney. Finalmente, hay que destacar la colaboración del personal técnico de Conalvías, en cabeza de los ingenieros Jorge Mario Román y Gabriel Valencia quienes facilitaron la labor del equipo investigativo y le brindaron información planimétrica relacionada con el puente y su entorno.

Primera parte

LOS ORÍGENES DEL PUENTE DE CALICANTO SOBRE EL RÍO CALI

1.1. La ciudad en los albores del siglo XIX

Desde su fundación (en torno a 1536) y prácticamente hasta 1750, Cali experimentó un lento proceso de crecimiento físico y demográfico, el cual se vería superado solo en la segunda mitad del siglo XVIII cuando la ciudad empezó a gozar de una notoria mejoría en sus condiciones económicas explicada -entre otras cosas- por la consolidación de una incipiente red de caminos que permitía a sus habitantes desplazarse hacia el sur en dirección a Popayán, hacia el norte en busca de Yumbo, Vijes o Roldanillo; hacia el oriente para cruzar el río Cauca y alcanzar las haciendas *de la otra banda* en inmediaciones de Palmira y Candelaria y hacia el occidente para remontar la cordillera y descender desde allí por sus ríos en busca del puerto de Buenaventura, sobre el océano Pacífico. Gracias a ello la minería y el comercio local se dinamizaron y grupos de artesanos y mercaderes ganaron presencia en la vida pública generando un momentáneo período de prosperidad.

Como bien lo han demostrado importantes historiadores regionales¹, en ese largo período de años la ciudad se fue transformando lentamente de tal manera que dejó de ser *un conjunto de fincas caseras dispuestas en una traza y que configuraban un villaje or-*

¹ Colmenares (1976), Aprile (1991) y Vásquez (1982), principalmente.

*denado a partir de una concepción eminentemente utilitaria*² -a tal punto que durante el siglo XVII daba la imagen de ser una sociedad *agro urbana* incluso en su zona céntrica-, para convertirse en un núcleo más compacto y tupido. Sin embargo, su silueta era todavía eminentemente horizontal, propia del siglo XVIII, a causa de una *expansión pericentral hacia el sur del primer núcleo*³ conformado por el entorno inmediato a la Plaza Mayor (convertida en plaza de mercado en 1674) y caracterizado entre otras cosas por la sucesiva subdivisión de los predios urbanos y la densificación constructiva de las manzanas.

En la segunda mitad del siglo XVIII se producen también nuevos hechos de importancia para la vida cotidiana en la ciudad, entre los que se cuenta la construcción de una nueva carnicería en la zona extramuros de El Calvario, *la construcción del primer hospital en 1752 y de la fábrica de licores hacia 1780*⁴; pero junto a la red de pilas públicas repartidas por la ciudad para abastecer de agua a sus habitantes, serán los edificios religiosos los grandes logros arquitectónicos y urbanísticos de la época: tanto las iglesias de San Francisco y de Santa Rosa, como los conventos de San Agustín, La Merced y Santo Domingo, todos fueron cediendo al espacio público pequeñas plazoletas frente a sus atrios. De igual forma una plaza acompañaría la capilla del nuevo barrio San Nicolás (a partir de 1806), contribuyendo a desahogar las angostas calles sin empedrar que conformaban entonces el centro de Cali.

En cualquier caso la vida urbana seguía girando en torno a la Plaza Mayor y desde ella partían las calles más importantes en las cuatro direcciones, mientras las manzanas se iban reproduciendo hacia el sur y el oriente con un mismo modelo geométrico ortogonal; pero al llegar el trazado a la orilla derecha (sur) del río Cali se generaba un espacio residual de media cuadra de ancho que las casas de habitación fueron convirtiendo en sus patios y sementeras (casas que tenían su frente sobre la carrera 3^a); así, varias calles que cruzaban

² Aprile (2010: 31).

³ *Ibid.*, 31.

⁴ Aprile (1991: 424).

la ciudad de sur a norte terminaban convirtiéndose en senderos que descendían en busca de las orillas del río.

Ya desde los comienzos del siglo XIX, las vegas del río Cali eran terrenos públicos apetecidos por muchos, tal y como lo demuestran las peticiones que en esos años hicieron diversos ciudadanos a las autoridades locales, buscando se le concediera permiso para la construcción de casetas, el vertido de aguas residuales o simplemente para el lavado de objetos, enseres y animales⁵.

La vida cotidiana de muchas personas estaba ligada de manera intensa al río Cali, fuente de agua potable aguas arriba, recurso para la subsistencia a su paso por el centro poblado y cloaca en la mayor parte de su recorrido urbano. Lo primero es claro si se tiene en cuenta que en 1567 se concluyó una acequia que tomaba las aguas del río y las conducía a lo largo de la carrera 4ª para surtir con agua potable los predios más importantes mediante derivaciones de guadua⁶; sin embargo el primer acueducto público se construirá solo entre 1803 y 1824 bajo la dirección de Antonio Monzón y de él se habrán de servir las fuentes públicas que aflorarían en la ciudad a lo largo del siglo XIX⁷. En esta obra la bocatoma se localizó también en el río Cali, a la altura del sitio denominado Santa Rosa, en inmediaciones del punto en donde se une con el río Aguacatal.

A largo de su recorrido era común reconocer la presencia de lavanderas y bañistas en las vegas del río; una remota costumbre local que aprovechaba los amplios espacios que forma su cauce allí donde las condiciones topográficas se lo han permitido, llamados comúnmente *charcos*: el de *Los Pedrones* era el primero de ellos, situado cerca al sitio donde confluían los ríos Cali y Aguacatal; le seguían *el charco del Burro* (donde hoy está el museo La Tertulia), *el charco de La Estaca* (desde donde salía el llamado río Nuevo), *el charco de La Merced* (detrás del convento del mismo nombre), *el charco del Colorado Caicedo* (detrás de las antiguas salas de cine), *el charco de La Ermita* (frente a la capilla levantada en el s. XVII)

⁵ Ejemplo de ello en AHC: Actas del Concejo, t. 47, ff. 824, 837, 864 y 928.

⁶ Vásquez (1982).

⁷ Palacios (1896).

y el *charco de La Perla* (a la altura de la actual calle 25)⁸. Paradójicamente, sobre esas mismas aguas que algunos usaban para bañarse o lavar sus ropas, numerosas viviendas e incluso el único hospital con que entonces contaba la ciudad, el San Juan de Dios, vertían sus aguas negras haciendo del río un escenario curioso pero a la vez vivo y cambiante (Figura 1).

Para comienzos del siglo XIX, en 1808⁹, la ciudad contaba ya con cuatro barrios dentro del recinto urbano (La Merced o Nuestra señora de las Mercedes, San Agustín, San Nicolás y Santa Rosa o San Francisco), cada uno de los cuales estaba provisto de la iglesia de un convento, que sumaban en total unas 170 manzanas y alojaban casi siete mil habitantes repartidos en más de 1.100 casas que mayoritariamente eran de uso residencial o mixto, construidas por materiales diversos, aunque:

*[...] la mitad de bahareque sobre guadua (“de vara en tierra”), unas quinientas aún cubiertas con tejas canal –de guadua partida- o con paja; del total mil se elevan en planta única, y apenas 151 presentan dos plantas, generalmente levantadas con mampostería de adobe o usando excepcionalmente la formaleta del costoso tapial. La silueta urbana sigue siendo muy baja, apenas dominada por las torres y campanarios de tres templos. Se mantiene la unidad del paramento, de las fachadas encaladas y de las adecuadas proporciones entre el perfil bajo de las viviendas y las calles estrechas*¹⁰.

Es decir que las técnicas que al inicio del siglo XIX dominaban los artesanos de la construcción se concentraban en el manejo de fibras vegetales, la carpintería de madera, la mampostería de adobes y el embutido de muros –principalmente-, quedando un reducido campo para los que pretendían manejar con habilidad la pega de ladrillos cocidos en horno haciendo uso de morteros elaborados

⁸ *Despertar vallecaucano*, No. 90, septiembre de 1987; pp. 45-46.

⁹ Aprile (2010).

¹⁰ Aprile (2010: 41).

a partir de cal y arena. Cobra entonces importancia el hecho de que la capilla de La Inmaculada y el convento y templo de San Francisco, construidos a partir de 1757 enteramente en ladrillo (este último bajo la dirección de fray Pedro de la Cruz Herrera, entre 1803 y 1827 sobre planos elaborados por Marcelino Pérez de Arroyo¹¹), pudieran constituirse en la primera escuela práctica del arte de la albañilería en la ciudad de Cali.

Adicionalmente, los principios mecánicos más simples sugerían la adopción de sistemas adintelados (viga / columna o viga / muro de carga) siendo excepcionales los sistemas en los que hicieran presencia el arco, la bóveda o la cúpula. Lamentablemente no existen registros que puedan dar fe de manera detallada de las destrezas constructivas que entonces se usaban en Cali, pero todo apunta a señalar que la erección de un puente de arcos de ladrillo debió constituir un reto singular para los alarifes de la región.

Un viajero francés que pasó por Cali en 1823 –pocos años antes de que se empezara a construir el puente sobre el río de la ciudad– dejó una breve descripción del aspecto que ofrecían sus calles y edificios:

Las calles de Cali están bien alineadas y las casas son de ladrillo o de tierra encalada, lo que da a la ciudad un aspecto de limpieza poco frecuente en la Cordillera Oriental. Se están empezando a edificar dos iglesias. Su arquitectura es notable por lo acertado de las proporciones y por el buen gusto; se queda uno admirado al encontrar en medio de las soledades de Nueva Granada templos como éstos, contruidos con tanto esmero. Antes había tres conventos pertenecientes a las órdenes de La Merced, de los agustinos y de los benedictinos, que fueron suprimidos quedando sólo el de los franciscanos, que cuenta con diez y seis frailes ¹².

¹¹ Gutiérrez, Vallín y Perfetti (1999).

¹² Mollien (1824/1992: 241).

A pesar de contar con un período de prosperidad al término del siglo XVIII (que se extendió a los primeros años del siglo XIX), una vez superado el período de la Colonia y culminadas las guerras de la Independencia, no solo Cali sino todas las poblaciones del valle geográfico del río Cauca quedaron sumidas en un estado de estancamiento económico¹³ que limitaría en el futuro inmediato cualquier expectativa de crecimiento en sus habitantes.

1.2. El proyecto del puente de calicanto

En su novela *El alférez real*, Eustaquio Palacios hace una breve descripción de la ciudad de Cali tal como era en 1789¹⁴. Con respecto al paso del río se advierte claramente que:

El río no tenía puente permanente. Cada año se hacía uno de madera y guadua un poco más abajo de La Ermita, que las crecidas, al entrar las lluvias, se llevaban por delante, dejando cuando más los horcones.

*Él tenía entonces doble cantidad de agua de la que hoy tiene, y no había sino tres puntos o pasos por donde era fácil vadearlo; en el resto de su curso, llevaba rápida corriente y tenía mucha piedra*¹⁵.

El carácter provisional del puente de madera y su vulnerabilidad frente a las crecientes del río hacen fácil suponer que desde el período colonial los habitantes de Cali deseaban contar con un puente duradero que les permitiera cruzar el cauce en un punto cercano a la plaza principal y tomar el camino hacia Yumbo, Vijes y Roldanillo, principalmente. Además, los terrenos situados en la banda izquierda (norte) del río Cali contaban con unas pocas ca-

¹³ Vásquez (2001).

¹⁴ Si bien *El alférez real* es una novela escrita en la segunda mitad del siglo XIX, su autor se documentó en fuentes primarias y testimoniales para describir buena parte de las situaciones y hechos que describe.

¹⁵ Palacios (1886: 55).

sas aisladas y extensiones cultivadas entre cuyos propietarios se encontraban los señores Jaime Otero, Luis Muñoz, Rafael López Delgado, Rafael de Pedroza, Rafael Valverde, Manuel Antonio Vernaza, Ramón Herrera Vélez, Cenón Caicedo, Juan Antonio Escobar y algunos dueños de un incipiente tejear situado en los terrenos del actual barrio Versalles¹⁶. Este grupo, sin duda, encabezaba entonces las presiones que habrían de impulsar la construcción de un puente de albañilería sobre el río, comunicando de manera directa sus predios con el centro de la ciudad y por lo tanto, con el foco más importante del comercio urbano.

Sin embargo, cuestiones sanitarias promoverían la construcción de un puente de calicanto. Por una parte y tal como ya se mencionó, el único hospital que existía en la ciudad a comienzos del siglo XIX era el San Juan de Dios, cuyo patio posterior colindaba con el río Cali de tal manera que a través de él se vertían sus aguas negras al curso de agua afectando a los moradores del barrio vecino¹⁷; este hecho motivó a que en 1825 el Concejo municipal designara al mayordomo de dicha institución como la persona encargada de la construcción de un nuevo puente, contando sí con el respaldo financiero del síndico municipal¹⁸.

La obra no se pudo acometer entonces debido a la falta de recursos, pero el vínculo entre el hospital de la ciudad y la necesidad de construir un nuevo puente volverá a hacerse presente dos años más tarde en un acta del Concejo firmada el 15 de septiembre de 1827 cuando las funciones sanitarias se extendieron a la margen izquierda del río, en un punto situado más o menos frente a la capilla de La Ermita:

Que siendo del mayor interés la construcción de un puente de calicanto en este río tanto para el beneficio del público cuanto para la comodidad y utilidad del Hospital que se ha mandado establecer en la casa que con este objeto se

¹⁶ *Despertar vallecaucano*, No. 25, enero – febrero de 1976; pp. 8-9.

¹⁷ AHC: Actas del Concejo, t. 43, ff. 314-316.

¹⁸ AHC: Actas del Concejo, t. 44, ff. 44-44v.

*compró al otro lado del río, se ponga en planta el proyecto pidiendo al señor Intendente los auxilios que ya en papel separado ha indicado el señor Manuel José Núñez como comisionado para la traslación y reforma del hospital [...]*¹⁹

Es importante considerar que a comienzos del siglo XIX y pesar de la buena voluntad del Concejo de la ciudad, los recursos económicos eran todavía muy escasos en una sociedad que apenas se levantaba de varios años de guerras en beneficio de la causa de la Independencia. Quizás por ello en 1830, y desde el mismo órgano municipal, se pedía el apoyo público para la obra del puente sobre el río Cali en forma de raciones para los obreros²⁰ y en 1833 se volvía a considerar la posibilidad de hacer una obra provisional empleando troncos de guaduas²¹, la que probablemente se llevó a término ese mismo año. Pero los ciudadanos deseaban construir una estructura duradera: en abril de 1834 –y luego de que una creciente del río arrasara una estructura de tipo provisional- el *Jefe Político* José María Caicedo fijó un plazo de 10 meses para reunir las cantidades estimadas en una empresa de tanta importancia así se tuviese que apelar a la figura de un empréstito respaldado en las exiguas rentas municipales²².

Probablemente los presupuestos iniciales del puente se hicieran sin contar todavía con diseños definitivos y menos aún con planos de construcción. Casi con seguridad, y como se ha podido documentar en el caso de la construcción del puente de arcos de ladrillo sobre el río Cauca, en la vecina Popayán -llevado a cabo entre 1769 y 1779²³-, por esos años era posible hacer una primera estimación del costo de las obras mediante esquemas bastante simples a partir de los cuales se determinaba el número de ladrillos, la

¹⁹ AHC: Actas del Concejo, t. 45, ff. 84-84v.

²⁰ AHC: Actas del Concejo, t. 44, ff. 769-769v.

²¹ AHC: Actas del Concejo, t. 52, ff. 34-35.

²² AHC: Actas del Concejo, t. 53, ff. 26,27,414.

²³ Galindo & Paredes (2008).

cantidad de vigas de madera y el valor de los quintales de arena y cal que necesitaban los artesanos de la construcción²⁴.

Lo cierto es que el año de 1835²⁵ puede ser considerado como el del inicio de los trabajos de construcción del puente sobre el río Cali, bajo la coordinación de una comisión de ciudadanos nombrados para tal fin²⁶: en febrero de ese año el mismo José María Caicedo rendía al Concejo un informe relativo a estado de las obras cuyo contenido sin embargo se desconoce²⁷; en mayo se presentaba un balance contable de lo ejecutado²⁸ y en octubre se designaba al señor Pío Rengifo como reemplazo de Caicedo²⁹, de cuya dimisión al frente de los trabajos del puente no se conocen las causas. Ese intenso año terminaría además con un hecho de singular importancia: el ciudadano José Montehermoso llegó a ser nombrado director de las obras de la estructura de calicanto:

En la ciudad de Cali a 21 de octubre de 1835, los señores del muy ilustre Concejo Municipal, dijeron que siendo indispensable continuar la construcción del puente sobre el río de esta ciudad, encargándolo a un sujeto de notoria instrucción y honradez para que se haga cargo, no solo de la dirección de la obra, sino también de la recaudación e inversión de los fondos, venían en nombrar y en efecto nombraron para director de la obra y para recaudar e invertir sus fondos, al ciudadano José Montehermoso, sujeto de toda la confianza del Concejo, a quien dará copia de este nombramiento para que le sirva de título en forma, y proceda a

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Para entonces Cali contaba con 13.727 habitantes, según el censo del año anterior y era un cantón adscrito a la provincia de Buenaventura.

²⁶ De esta comisión hacían parte el ya citado José María Caicedo, José Antonio Núñez y Manuel María Mallarino, entre otros.

²⁷ AHC: Actas del Concejo, t. 53, ff. 26-27, 41-43.

²⁸ AHC: Actas del Concejo, t. 53, ff. 33-35.

²⁹ AHC: Actas del Concejo, t. 55, ff. 7-8v.

poner en ejecución todo lo que sea conveniente para hacer efectiva dicha obra [...] ³⁰

No parece coincidencia que simultáneamente con esta designación –hecha en atención a la *notoria instrucción* de Montehermoso- se pudiese contar con un presupuesto más preciso para la construcción del puente: el 20 de octubre de 1835 se informaba al Concejo del municipio que el valor de las obras ascendería a \$10.834 patacones, lo que representaba entonces un sobrecosto de \$2.834 más de lo inicialmente estimado³¹.

Una vez la municipalidad pareció tener las ideas claras acerca de qué tipo de puente se debía levantar y cuál sería su costo, el proceso constructivo se formalizó mediante la expedición de un Decreto fechado el 20 de enero de 1836 a través del cual se manifestaba la urgente necesidad de desarrollar el proyecto y la manera en que el sobrecosto se había de financiar a través del cobro de derechos de pontazgo:

El Concejo Municipal del Cantón de Cali.

Considerando:

La necesidad de construir un puente sobre el río de esta ciudad, porque la falta de él es perjudicial a los que transitan a la banda oriental, porque en las crecientes del río tienen que aguardar muchas veces tres o cuatro días hasta que dé vado el río y por lo mismo es un camino necesario para los lugares hacia el norte de la ciudad.

Que ya se ha empezado la construcción de un puente por suscripción voluntaria del vecindario, en que se ha gastado dos mil novecientos cinco patacones y un real.

Que los gastos de dicho puente deben hacerse de los derechos de peaje y pontazgo como lo dispone la ley.

Que construido el puente debe aumentar los derechos de Peaje y Pontazgo con el impuesto que se imponga a dicho

³⁰ Transcripción tomada de Buenaventura (1957: 163-164).

³¹ AHC: Actas del Concejo, t. 55, ff. 9-10.

puente, para los que transiten de otras provincias, con exclusión de los vecinos de este cantón.

Que habiendo tenido este proyecto tres discusiones, se redujo a votación y resultó que se haga la construcción del puente sacando su importe que asciende a la cantidad de dos mil treinta y cuatro patacones y cinco reales, que es lo que se ha regalado para la construcción del puente.

Decreta:

Art. 1. Se libraré la cantidad de dos mil ochocientos treinta y cuatro patacones, cinco reales contra las rentas municipales de Peaje, Pasaje y Pontazgo [...]

*Art. 2. Siendo este un gasto extraordinario y de nuevo establecimiento conforme a la atribución del artículo 156 de la ley de 19 de marzo de 1834, puede llevarse a efecto sin la previa aprobación del señor Gobernador, para lo que se transcribirá este Decreto al señor Jefe político para que siendo como es de su resorte según la Ley, la solicite al señor Gobernador [...]*³²

Y a pesar de que en junio de 1836 el puente *que se está[ba] construyendo en esta ciudad está[ba] de parada y en riesgo de perderse el material que está[ba] acopiado, por estar abandonado en la sabana y sin seguridad ninguna*³³, un decreto del Concejo municipal ordenó inmediatamente el reinicio de las obras. Prueba de esto es que durante los meses restantes de ese año quedaron registradas en actas del mismo Concejo numerosas notificaciones relacionadas con el avance de los trabajos cuyos detalles sin embargo no quedaron transcritos en ellas: se sabe que el 20 de junio, por ejemplo, se prescribió otro Decreto reglamentario sobre la construcción del puente³⁴, ese mismo mes se eligieron ternas para Director y Tesorero de la obra³⁵ y en octubre se expidió un código acerca de algunas tareas de naturaleza constructiva³⁶. Y poco antes de

³² AHC: Actas de Concejo, t. 55, ff. 14-15.

³³ Decreto citado por Buenaventura (1957: 165-166).

³⁴ AHC: Actas de Concejo, t. 55, ff. 41-42.

³⁵ AHC: Actas de Concejo, t. 55, ff. 42-43.

³⁶ AHC: Actas de Concejo, t. 59, ff. 26-27.

culminar el año, el 30 de noviembre, se expidió un nuevo Decreto que contenía tres capítulos³⁷: el primero estaba relacionado con el trabajo y fondos que se destinarán para esta obra, el segundo asignaba funciones al Director y el tercero hablaba del Tesorero.

De todo lo anterior se deduce que existió siempre una clara decisión política de continuar con los trabajos de construcción del puente, acompañada del temor por perder lo invertido en caso de que ellos se paralizaran. De otra parte, parece claro que al menos durante los primeros años de labores, la mano de obra estaba constituida por jornaleros y personal presidiario que no podía pagar sus alimentos, recibidos a manera de compensación por su trabajo. Esta práctica, llevada a cabo en la ejecución de numerosas obras públicas en el territorio nacional, no solo puede considerarse como una herencia del período colonial sino que fue aplicada hasta bien entrado el siglo XX.

En cuanto a la estructura organizativa de las obras, el *Director* tenía funciones de naturaleza administrativa, siendo él quien debía pasar una relación mensual anticipada de los dineros a invertir en el proyecto y velar por el cumplimiento de los acuerdos económicos, además de dar el visto bueno en las cantidades de material empleado. Ese mismo *Director*, tendría bajo su mando a un *sobrestante* y un *alarife mayor*, ambos con sueldo asignado. A su vez, el *tesorero* quedaba a cargo del ejercicio contable de la empresa del puente de calicanto.

Pareciera entonces que sobre la marcha misma de las obras el Concejo de Cali tuvo que ir perfeccionando el modelo administrativo que le permitiría llevar a feliz término la obra. Si consideramos cierto lo que expresa Buenaventura³⁸ con relación a la permanencia de Montehermoso durante todo el proceso constructivo, desde su vinculación en 1835 hasta la puesta en servicio del puente (diez años después), se puede deducir que a medida que la obra fue avanzando, él asumió cada vez con mayor intensidad las labores de naturaleza técnica dejando el espacio vacante para la figura de

³⁷ AHC: Actas de Concejo, t. 57, ff. 490-511.

³⁸ Buenaventura (1957: 163).

un director administrativo que solo vendría a ejercer funciones con la llegada de fray Ignacio Ortiz en 1842.

Los trabajos no pararon en los años siguientes: en las actas del Concejo reposan notificaciones relacionadas con el puente durante los años 1837 y 1838, casi todas ellas relacionadas con los estados financieros e incluso, con propuestas para la construcción de nuevos puentes sobre los cursos de agua que interrumpían los caminos de entrada y salida de la ciudad³⁹. Y aunque existe un vacío en la información relacionada con el desarrollo del proyecto entre 1838 y 1842, nada indica que él estuviese detenido por completo durante un período tan largo de tiempo. Es razonable pensar sí que el deficiente flujo de fondos, unido a las dificultades operativas explican el lento avance los trabajos.

A partir de 1842, con la incorporación de fray Ignacio Ortiz al proceso constructivo se advierte un progreso notable en las obras a tal punto que el puente de calicanto sobre el río Cali fue puesto en servicio en 1845, tal como quedó consignado en una placa conmemorativa instalada en una de las barandas del puente, hoy desaparecida.

1.3. La financiación de las obras

A diferencia de otros proyectos de infraestructura acometidos por esa misma época en la República, el puente de calicanto en Cali se construyó gracias a los aportes de algunos ciudadanos y a los exiguos presupuestos municipales, muy a pesar de que la ley 1 del 31 de julio de 1823 ya había establecido reglas para la concesión de *privilegios exclusivos* para la ejecución de obras públicas, partiendo de reconocer el mal estado de los caminos en toda la nación *sin exceptuar los principales y más necesarios*, que no hacían más

³⁹ AHC: Actas de Concejo, t. 57, ff. 492-493; t. 59, ff. 34-40, 42-43, 62-66, 87-90, 97-100, 133-135.

que dificultar el comercio, la agricultura, la industria y las comunicaciones.

Para el caso preciso de puentes, la ley fijaba que el producto de los pontazgos debía destinarse a la conservación y mejora de aquéllos que permitían su recaudo y al mantenimiento de los *cinco miriámetros* de la vía inmediata. Como en los caminos, estas obras podrían asumirse por *el sistema de administración, contrata general* (a precio global), *contrata parcial o privilegio*; en cualquier caso, el contratista debía garantizar la calidad de sus trabajos por espacio de 15 años mientras usufructuaba sus beneficios, al término de los cuales debía ceder la obra a la Nación.

Si bien esta figura no fue demasiado atractiva para los particulares durante los primeros años del siglo XIX, a partir de 1850 será ampliamente usada a lo largo y ancho del territorio nacional. A manera de ejemplo, solo en la región del valle del río Cauca se puede citar el caso del privilegio concedido por el Congreso Nacional a Tomás C. Mosquera para la apertura de un camino de ruedas entre Cali y Buenaventura en 1859; años más tarde, en 1871, otro privilegio, concedido esta vez a los ciudadanos norteamericanos D.R. Smith y F.B. Modica les permitirá comprar las acciones de la empresa a cargo de ese mismo camino y asumir la construcción de una línea férrea de 75 centímetros de ancho que partiendo de Buenaventura llegase a la ribera occidental del río Cauca en un plazo no mayor de cuatro años y medio. A cambio, la empresa recibiría el privilegio de explotar el servicio por espacio de 60 años incluyendo sus anexidades: la construcción y explotación de un muelle en Buenaventura y una línea de vapores en el río Cauca.

En el caso del puente de calicanto sobre el río Cali, la falta de dinero para su construcción queda en evidencia a través de las memorias presentadas por el Gobernador de la provincia de Buenaventura a la Cámara provincial. Por ejemplo, en el informe correspondiente a 1839, cuando la obra debía estar en desarrollo, se advierte que los fondos destinados a obras públicas se han invertido en mejorar el *camino de Juntas* (vía al mar), pese a que:

[...] las mejoras no corresponden a los gastos ya hechos pues es muy claro que es trabajo emprendido sin método ni plan alguno y sin más dirección que la de un sobrestante, añadiéndose que los trabajadores carecían de las herramientas necesarias [...] ⁴⁰

Por su parte, el informe de 1840 no solo menciona la epidemia de viruela que ha azotado a la población sino también la necesidad que existe de construir algunos puentes de cal y ladrillo sobre los ríos que atraviesa el camino de Cali a Jamundí. Y en el mismo informe correspondiente al año de 1842 se lee lo siguiente:

Notable falta hace un puente de arco en el río de esta capital, tanto más necesario cuanto que de él parten varios caminos provinciales. En el presente año se ha acometido la empresa de levantarlo, el R.P. Fr. José Ignacio Ortiz se ha encargado de la dirección de la obra, y como con el trabajo personal y suscripciones voluntarias no es posible que se consiga su conclusión, la Gobernación solicita que se apliquen mil pesos de los fondos existentes de puentes y caminos y que en los años venideros se invierta la cuarta parte de estos productos en el mismo objeto ⁴¹.

Es probable que hubiese donaciones en especie (maderas, cal y ladrillos, principalmente) y en mano de obra, pero era costumbre que maestros de la construcción y sacerdotes recibieran un salario por su participación en los trabajos. De acuerdo también con la historiografía local, en octubre de 1842 fray Ignacio Ortiz, en vista de la falta de materiales para el puente, solicitó al Rector del Colegio de Santa Librada una donación de las piedras existentes en el pretil junto a uno de los muros de su iglesia, lo que en efecto se hizo⁴².

⁴⁰ *Gaceta de la Nueva Granada*, 24 de noviembre de 1839.

⁴¹ *Gaceta de la Nueva Granada*, 18 de diciembre de 1842.

⁴² *Despertar vallecaucano*, No. 25, enero / febrero de 1976.

En cualquier caso, parece queda en claro que la construcción del puente de calicanto tanto el municipio como los ciudadanos de Cali fueron los verdaderos promotores de la obra sin contar apenas con ayudas del orden nacional.

1.4. La cualificación del personal técnico

Ya se ha señalado de qué manera la labor de edificar un puente de calicanto, por su envergadura y sus características constructivas, constituía un reto para el personal técnico que habitaba en Cali en la primera mitad del siglo XIX y quienes muy probablemente habían hecho de la construcción de los templos de San Francisco y San Pedro una verdadera *escuela práctica* en el arte de la albañilería.

Durante el período colonial la ciudad no contó con institución educativa alguna para la formación de sus jóvenes y a lo largo de todo el siglo XIX, el panorama académico de los caleños estaría marcado por los avatares del Colegio de Santa Librada: fundado el 29 de enero de 1823 por Manuel Cuero y Caicedo, siendo Presidente de la República Francisco de Paula Santander e inaugurado el 18 de octubre de ese mismo año, el colegio entró de inmediato a ocupar el antiguo convento de los Agustinos situado en la actual calle 13 con carrera 4, en pleno centro de la ciudad⁴³.

Como otras en el territorio de la naciente República, esta empresa académica respondía al propósito del Gobierno Nacional de controlar todas las formas de educación y ponerlas al servicio del nuevo Estado, sin que por ello estuviese libre de las discusiones llevadas a cabo en torno a la aplicación del lancasterismo o el benthanis-

⁴³ El convento había sido expropiado mediante Decreto del 24 de enero de 1823, el cual ordenaba la confiscación de bienes de la Iglesia a favor de la Nación. Según Claret (1996: 270): *Por tal razón, las rentas del colegio fueron obtenidas de los bienes, edificios, alhajas, censos, derechos y acciones pertenecientes a los conventos de San Agustín, Santo Domingo y La Merced suprimidos en Cali.*

mo⁴⁴ como formas pedagógicas orientadas al logro de los objetivos educativos. Posteriormente, las reformas educativas más importantes del siglo XIX (la liderada por Mariano Ospina Rodríguez que fue concluida hacia 1847 y la impulsada bajo el gobierno liberal de José Hilario López desde 1850) irían marcando el contenido y la manera de instruir las cátedras (latín, español, matemáticas, filosofía, geografía y aritmética, entre otras) pero sin que se llegasen nunca a conformar un plan orientado a una formación específica y mucho menos del ámbito de la educación superior, al menos a la manera en que lo hacía la Universidad Nacional, creada en Bogotá en 1867, cuyas labores empezaron con las *clásicas facultades de jurisprudencia, medicina, filosofía y letras*⁴⁵, a las cuales se agregarían posteriormente la Escuela de Ciencias Naturales, la de Ingeniería y la de Artes y Oficios.

Así, muy a pesar de que el Colegio de Santa Librada ya funcionaba en Cali para el año de inicio de las obras del puente, los cursos que allí se impartían trataban principalmente sobre gramática, física inorgánica, legislación civil y penal y derecho constitucional; es decir, estaban ausentes asignaturas que bien hubiesen podido soportar conocimientos relativos al dibujo, la geometría o la estática⁴⁶.

No es extraño entonces que en la construcción del puente de calicanto en Cali, tal y como ocurriera con casos análogos en la vecina Popayán⁴⁷, fuese importante la figura de un sacerdote, quien encarnaba aún en el siglo XIX la figura de un ilustrado. La historiografía local ha descargado sobre la persona de fray Ignacio Ortiz la casi total responsabilidad de la obra: su vinculación a la construcción del puente en calidad de director se llevó a cabo en 1842 mediante un Acuerdo emitido por el Concejo Municipal y firmado el 27 de junio de ese año:

⁴⁴ Jaramillo (1964).

⁴⁵ Jaramillo (1982: 310).

⁴⁶ *Gaceta de la Nueva Granada*, No. 221, diciembre 20 de 1835.

⁴⁷ En Popayán el puente sobre el río Cauca (1753) contó con diseños del sacerdote alemán Simón Schenherr, y el puente del Humilladero (1868-1873) fue construido bajo la dirección del sacerdote italiano fray Serafín Barbetti.

El Concejo Municipal del Circuito obrando en Cali, de comunal

Considerando:

1. *Que una de las obras públicas que más necesita esta capital es un puente de arcos sobre el río que baña la ciudad;*
2. *Que para esta obra se cuenta ya con un estribo y con algunas cantidades y materiales que sobraron de la suscripción voluntaria que al efecto se abrió el año de 1836;*
3. *Que la empresa puede llevarse a cabo poniéndola en manos de un sujeto de reconocido patriotismo y actividad y que al mismo tiempo goce de influjo entre los ciudadanos para que los estimule a cooperar en una obra de tanta utilidad, y*
4. *Que estas cualidades se hallan felizmente reunidas en el M.R.P. José Ignacio Ortiz en uso de las atribuciones [...]*

Decreta:

Art. 1. Se encarga al M.R.P. Fr. Ignacio Ortiz la construcción del puente de arcos de calicanto sobre el río de esta ciudad;

Art. 2. Al efecto se pondrán a su disposición todas las cantidades y materiales que existan destinados a esta obra importante;

Art. 3. Se aplica para ayuda de esta misma obra todo el sobrante de las rentas comunes de este distrito parroquial [...]

Art. 4. El mismo encargado de la obra estimulará el patriotismo de los vecinos para que contribuyan voluntariamente, bien sea con dinero o con materiales o útiles en auxilio de esta obra;

*Art. 5. Las dimensiones del puente, su forma y cuanto tenga relación con él queda al arbitrio del mismo Reverendo Padre como director de la obra [...]*⁴⁸

Se cree que fray Ignacio Ortiz había nacido en Candelaria en 1781 y se sabe que falleció en Cali el 17 de octubre de 1857. Ordenado sacerdote franciscano en 1804, para 1823 aparece involucra-

⁴⁸ Buenaventura (1957: 166-167)



Figura 2. Retrato de José Ignacio Ortiz, por J.J. Santibáñez.
Fotografía: Jorge Galindo.

do en la organización del sistema educativo de Cali acorde con el método lancasteriano, tan en boga en Colombia por esos años. Posteriormente y como ya se mencionó, participó en los procesos constructivos del templo de San Francisco y de la catedral de San Pedro; contribuyó además a la fundación de la primera imprenta establecida en Cali y por supuesto, su nombre quedó asociado a la edificación del puente sobre el río Cali⁴⁹. Un retrato suyo, elaborado por el pintor Jaime Joaquín Santibáñez se conserva hoy en el Concejo de Santiago de Cali en el que su figura se acompaña de la más antigua imagen que se tiene del puente de calicanto (Figura 2).

Nótese que no se mencionan en el Acuerdo de la designación de Ortiz como director de los trabajos del puente sus atributos técni-

⁴⁹ Arcila (1953).

cos, conocimientos o habilidades como constructor, así se tenga conciencia de la participación del sacerdote en las obras del templo de San Francisco -terminado en 1827- y en la reconstrucción de la catedral de San Pedro, culminada en mayo de 1842. Por lo tanto, muy probablemente ello se hizo en virtud de su fuerte influencia sobre los ciudadanos de Cali, como autoridad religiosa que era, buscando motivarlos a contribuir en dinero o especie para el término de las obras.

A lo largo del siglo XIX la influencia de los franciscanos en la ciudad de Cali sería importante: residentes allí desde 1750, varios de sus miembros ejercieron el papel de benefactores sociales, bien como médicos, maestros o simplemente mediadores en una sociedad de profundas desigualdades económicas. En 1827 concluyeron la construcción del convento de San Francisco, pero fueron obligados a abandonarlo en 1860 luego de que el Congreso de la Nación decretara la extinción de todas las comunidades religiosas. El edificio estuvo abandonado hasta 1886 cuando fue nuevamente ocupado por los frailes y restaurado por ellos mismos en 1889.

Todo esto ayuda a entender el protagonismo adjudicado a fray Ignacio Ortiz en la construcción del puente que hoy lleva su nombre quien solo concentró su labor entre 1842 y 1845, conforme al Acuerdo antes citado. Entonces, si consideramos que el nombramiento previo de José Montehermoso en 1835 coincidió con la estimación real del valor de las obras, lo que solo era posible a partir de un diseño –por simple que fuese- sobre el cual se debían haber calculado las cantidades de obra y los jornales necesarios para su término ¿cuál fue entonces el verdadero papel de Montehermoso al frente de las obras? A diferencia de Ortiz, su nombre apenas se menciona gracias al papel desempeñado como *maestro* en la construcción de los templos de San Francisco y San Pedro y del puente sobre el río Cali, aunque se sabe que luego de su fallecimiento – ocurrido en 1871- el municipio reconoció públicamente su labor⁵⁰. Probablemente su verdadera función era no solo la de considerar una traza inicial del puente sino también llevar a cabo la supervi-

⁵⁰ Buenaventura (1957: 169).

sión técnica de la gran cantidad de labores que una obra de esta naturaleza comprendía: desde el replanteo sobre el terreno hasta la construcción de los pavimentos y desagües, pasando antes por la cimentación dentro y fuera del agua, la consolidación de los rellenos artificiales entre los tímpanos, la preparación de las mezclas de mortero para la pega de las mamposterías y el cimbrado y descimbrado de los arcos y las bóvedas, entre otras, que involucraron sin duda a decenas de obreros y aprendices.

Se puede concluir entonces que la construcción del puente de calicanto sobre el río Cali fue una obra eminentemente artesanal, sin la mediación de técnicos cualificados y sin siquiera un presupuesto generoso. Probablemente fue también el ejercicio continuo de *ensayo y error* el que demoró la ejecución de los trabajos pero que sin duda abrió nuevas posibilidades constructivas y estructurales a los obreros de la región.

1.5. La traza del puente de calicanto

Sin lugar a dudas, el primer problema práctico relacionado con la construcción del puente de calicanto tuvo que ver con su traza, es decir, con su diseño geométrico a partir del cual se definía la cantidad y el perfil de los arcos y algunos aspectos dimensionales cruciales: la distancia libre que cada uno de ellos debía salvar (denominada en términos arquitectónicos su *luz*), el espesor de las pilas que habían de recibir su peso y el grosor de las roscas de ladrillo que conformaban las bóvedas.

En el caso que nos ocupa no hay evidencia alguna que permita precisar quién o quiénes fueron los autores del diseño del puente sobre el río Cali, sin embargo una revisión a sus características geométricas, llevada a cabo a partir de levantamientos arquitectónicos realizados en 2011 por la firma Conalvías a los cuatro arcos principales que salvan el cauce del río, permite concluir que dicha traza fue ejecutada a partir de principios geométricos muy simples

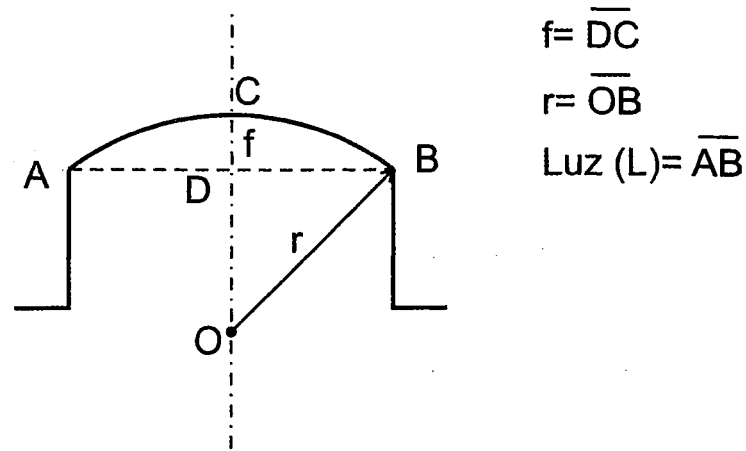


Figura 3. Vista frontal de uno de los arcos principales del puente de calicanto sobre el río Cali (1845).

Fuente: elaboración propia a partir de levantamientos arquitectónicos a cargo de Conalvías (2011).

que bien pueden responder a algunos de los dictados de la tradición clásica occidental relacionada con este tipo de diseños⁵¹.

Cada uno de los cuatro arcos principales corresponde a lo que se denomina *un arco rebajado a 1/3*, es decir, un segmento de circunferencia en donde la flecha (f) es equivalente a la tercera parte de su luz (L) (Figura 3).

A diferencia de los arcos de medio punto, en donde la flecha (f) y el radio (r) son iguales los rebajados producen fuerzas horizontales de mayor envergadura aunque tienen la ventaja de que empleados en puentes, generan bajas pendientes en los planos de rodamiento por donde transitan personas y vehículos. A manera de ejemplo, pueden compararse las alzadas de dos puentes construidos en la región del alto Cauca en la segunda mitad del siglo XIX, como parte del legado de la tradición artesanal en la cual se inscribe el puente de calicanto sobre el río Cali (Figura 4).

⁵¹ Los levantamientos y estudios arqueológicos llevados a cabo en 2011 no permitieron sin embargo identificar el espesor de las bóvedas de ladrillo (lo que se denomina técnicamente *rosca*).

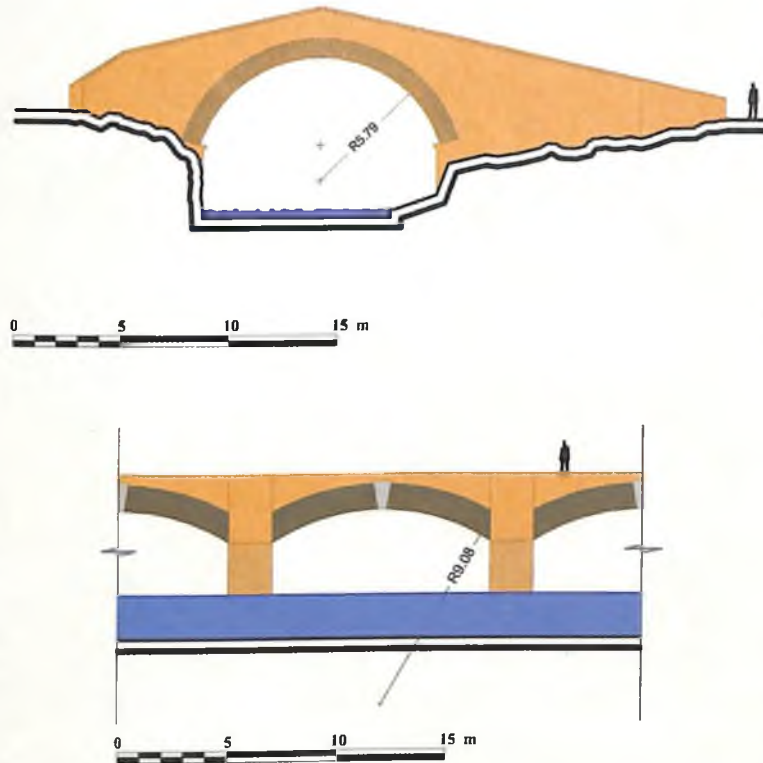


Figura 4. Arriba, puente sobre el río Cofre, en la vía que comunica a Popayán y Cali (ca. 1889), construido mediante un arco de medio punto. Abajo, puente sobre el río Sonso, en la vía que comunica a Cali con Buga (ca. 1894), construido mediante arcos de medio punto. Ambos dibujos están a la misma escala gráfica.

Fuente: elaboración propia.

La construcción de arcos rebajados fue una práctica común en la ingeniería romana (Figura 5) y su uso en puentes era bien conocido durante el Renacimiento tal y como lo demuestra Andrea Palladio, quien en su tratado de 1570 describe uno de su invención (Figura 6) en donde hace uso de este tipo de arcos *a fin de que la subida del puente sea fácil y llana*⁵².

⁵² Palladio (1570/1998: 305).



Figura 5. Arco rebajado en la arquitectura doméstica romana (Domus Augustana, siglo I dC).
Fotografía: Jorge Galindo.

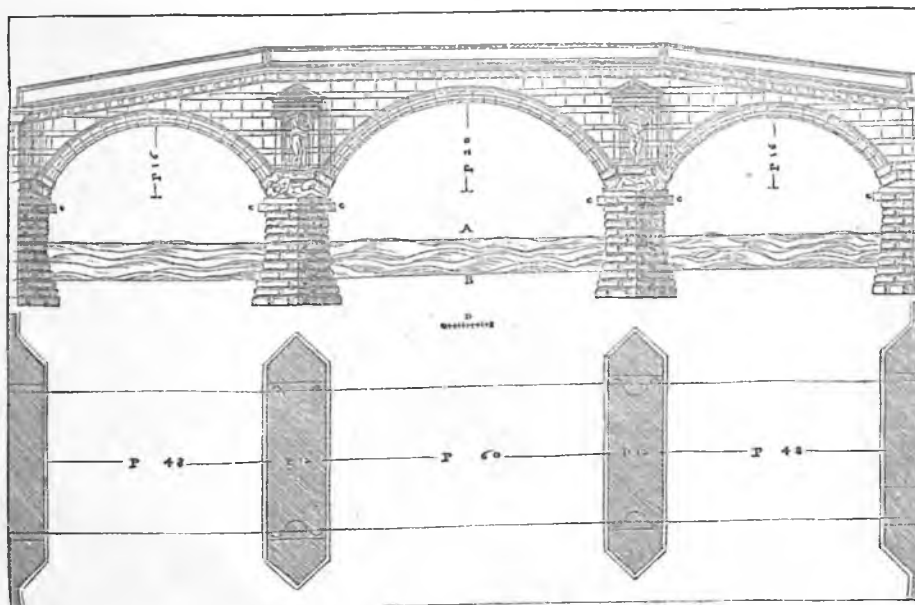


Figura 6. Puente diseñado por A. Palladio haciendo uso de arcos rebajados.
Fuente: Palladio (1570/1988: 306).

En el caso del puente de calicanto sobre el río Cali, muy probablemente el autor de la traza asumió que serían cuatro los arcos a emplear en función del ancho del cauce del río y de sus posibilidades constructivas. Así, dibujó igual número de circunferencias continuas, cada una de las cuales tenía un radio equivalente a unas 6 varas castellanas (5 m aproximadamente); una vez levantada la figura se fijó que la altura de las pilas debía ser igual a la mitad de dicho radio (2,5 m), generando una luz (L) o distancia libre bajo los arcos de 10 varas (8,3 m) aproximadamente, lo que permitió conservar la relación f/L en un valor muy próximo a $1/3$ y la relación d/L igual a $1/6$ donde d es el espesor medio de las pilas. Finalmente, la altura del gálibo (g), es decir, la distancia existente entre la clave del arco y el tablero de rodamiento es la misma que el ancho de las pilas (d), igual por lo tanto a $1/6$ de la luz (L) de cada arco (Figura 7).

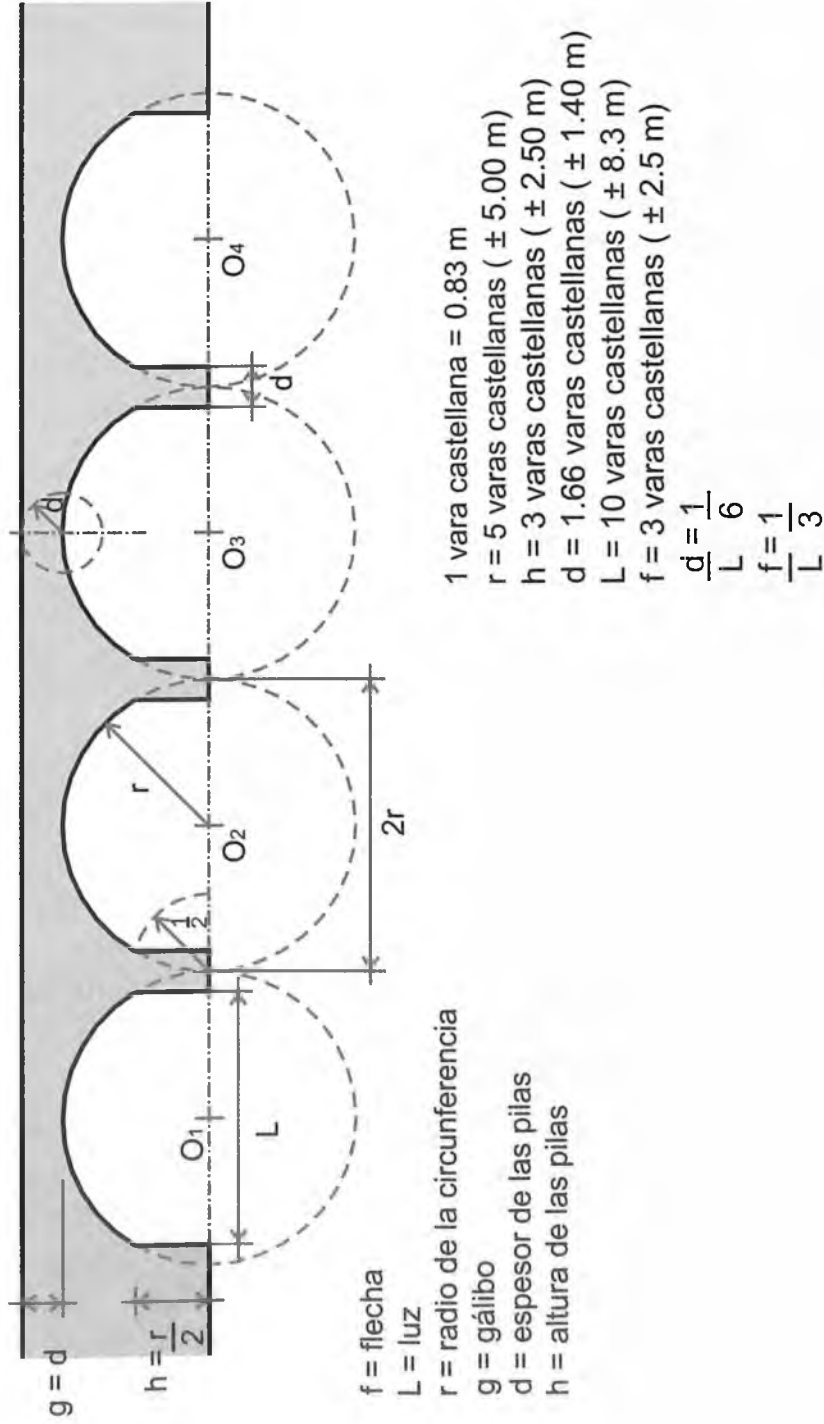


Figura 7. Traza y sistemas de proporción entre los elementos estructurales de los cuatro arcos principales del puente de calicanto sobre el río Cali.

Fuente: elaboración propia.

En este simple juego de relaciones hay dos que tienen especial importancia: ¿por qué la razón entre la flecha y la luz (f/L) debía ser igual a $1/3$? y ¿por qué la razón entre el espesor de las pilas y la luz (d/L) debía ser igual a $1/6$? Ambas proporciones tienen una explicación de naturaleza mecánica: mientras mayor sea el denominador de la razón f/L mayor será la magnitud del empuje horizontal que ejercen las bóvedas sobre las pilas que la soportan; por lo tanto, una relación equivalente a $1/3$ asegura que dicho empuje se puede mantener dentro de unos límites admisibles sobre una pila con un espesor dado. León Battista Alberti, por ejemplo, en su tratado impreso en 1485⁵³, establece que dicho espesor de la pila debía estar comprendido entre $1/4$ y $1/6$ de la luz⁵⁴, y aunque durante varios siglos con posterioridad a Alberti muchos autores optaron por pilas más gruesas con espesores próximos a $1/3$ de la luz, con el desarrollo de la ingeniería moderna, a lo largo del siglo XVIII, otros se inclinaron por dimensiones menores.

Así, el francés B.F. de Belidor⁵⁵, considerado el autor del primer tratado de ingeniería moderna, publicado en París en 1729, llega a afirmar que:

Para los arcos rebajados al tercio cuyos estribos tengan una altura de alrededor de seis pies, conviene dar a la pila un espesor de la quinta parte del diámetro, más dos pies hasta las ocho toesas de luz [...] ⁵⁶

Es decir, Belidor asigna a las pilas un espesor solo un poco menor a la relación $1/6$ aplicada en el puente de Cali. Y en el campo de lo práctico, será J.R. Perronet quien a través de varios proyectos construidos bajo su dirección, demostrará la viabilidad de hacer arcos cada vez más rebajados sobre pilas muy delgadas luego de observar que en muchos puentes levantados con anterioridad el excesivo grosor de estas causaba daños severos a la estructura

⁵³ Alberti (1485/1991).

⁵⁴ Huerta (2004).

⁵⁵ Belidor (1729).

⁵⁶ Citado por Huerta (2004: 354).

ya que por sus dimensiones reducían la sección del paso del caudal de agua aumentando su velocidad y produciendo turbulencias en las bases a tal punto de que se socavaban los cimientos: en el puente de Neuilly (Figura 8), por ejemplo, concluido en 1772, Perronet construirá arcos rebajados con una flecha equivalente a $1/8$ de la luz y pilares muy esbeltos cuyo espesor apenas llegará a $1/9$ de la luz⁵⁷.

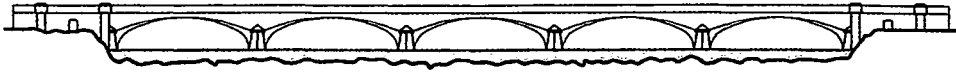


Figura 8. Alzada del puente de Neuilly, sobre el río Sena, en las proximidades de París, por J.R. Perronet (1772). Demolido en 1939.

Fuente: elaboración propia a partir de imagen contenida en Dupuit (1870).

Así, aunque no es posible demostrar la existencia de un hilo conductor directo entre los ingenieros franceses del siglo XVIII y los artesanos caleños de la primera mitad del siglo XIX, lo que sí parece quedar claro es que la traza del puente de calicanto sobre el río Cali respondía bastante bien a las tradiciones clásicas relacionadas con el diseño geométrico y por lo tanto estructural de los puentes de bóvedas, transmitidas bien de forma oral o escrita, o a través de las simples prácticas que daban al juego de líneas rectas y secciones curvilíneas un decisivo protagonismo proyectual.

Lamentablemente tampoco es posible contar en la actualidad con un levantamiento íntegro del puente de calicanto que permita conocer la totalidad de su desarrollo longitudinal, sin embargo, el análisis de su tramo más importante parece ser suficiente para demostrar que su diseño no era producto del azar, como tampoco lo fueron las soluciones de naturaleza constructiva. Una fotografía del puente, fechada en 1908 (Figura 9) deja ver con claridad el perfil de los cuatro arcos principales así como el grueso estribo norte que los separa del primero de los cinco arcos más pequeños o aliviaderos,

⁵⁷ *Ibíd.*

construidos a fin de permitir el paso del río en época de crecientes y minimizar el efecto de la presión de sus aguas sobre la estructura.



Figura 9. Cara este del puente de calicanto, en 1908.

Fuente: *El Día*, 20 de junio de 1908.

1.6. Las dificultades operativas

El primer problema operativo que ha enfrentado siempre un constructor de puentes tiene que ver con el emplazamiento de la obra. Ya Alberti, en el siglo XV, lo expresaba de la siguiente manera:

El puente es una parte importantísima de la calzada. No cualquier lugar es el adecuado para instalar un puente. En efecto, aparte de que no debe estar apartado ni arrinconado para disfrute de unos pocos, sino en medio de la región para uso comunitario, debe ser emplazado en donde resulte fácil su construcción, no ocasione un gasto exorbitante y haya perspectivas de que vaya a mantenerse en pie de por vida ⁵⁸.

⁵⁸ Alberti (1485/1991: 184-185).

Goce público, fácil ejecución, economía de medios y durabilidad eran pues las premisas albertianas que parecieran haber sido adoptadas en el caso del puente sobre el río Cali, situado en la prolongación de la calle 12 o *calle del comercio*, entre dos orillas con diferentes alturas de tal manera que la del lado norte presentaba una suave pendiente donde se facilitaba el acopio de los materiales de construcción: piedras y arena que el propio río suministraba, cales transportadas de Vives por el camino del norte, ladrillos fabricados tal vez en la zona de Versalles y maderas extraídas del pie de monte de los cerros más próximos.

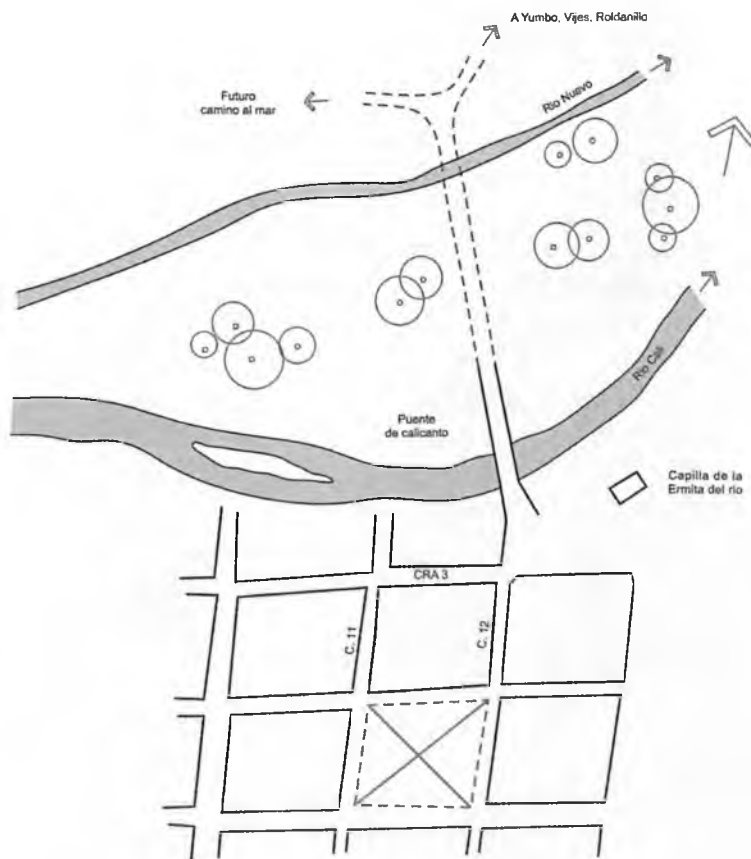


Figura 10. Ubicación del puente de calicanto con relación al cauce del río Cali y el eje de la calle 12.

Fuente: elaboración propia.

Y aunque en efecto, el puente bien puede considerarse una prolongación de la calle 12, su posición con respecto al río no obedece a una mera extensión en línea recta del eje de la vía pre existente sino que por el contrario, al llegar esta a la orilla sur, dicho eje se dobla ligeramente a fin de producir una perpendicularidad entre el cauce y la traza del puente (Figura 10), haciendo caso de otra recomendación de la tradición clásica, esta vez expresada por el inglés J. Müller (1755) en la versión castellana de M. Sánchez (1769):

La situación de los puentes es tan fácil de discernir, que casi no necesita explicación: lo único à que se debe atender, consiste en disponerlos de forma que crucen la corriente en ángulos rectos [...] y evitar que opongan mucho objeto al continuo choque de la misma corriente, la qual en el discurso de tiempo puede maltratar, y aun destruir las cepas o pilares ⁵⁹.

Se puede entonces pensar que casi con seguridad, los primeros años de la construcción del puente estuvieron concentrados en levantar los cimientos y las pilas de la margen izquierda (norte), dadas las facilidades que el propio lugar brindaba siemre y cuando no se presentaran las crecientes del río propias de los períodos invernales. Las excavaciones arqueológicas llevadas a cabo en 2011 sobre el estribo sur del puente permitieron llegar hasta el nivel de sus cimentaciones las cuales no deberían diferenciarse sobremañera de las que se hicieran sobre fondos secos (Figura 11): piedras de canto rodado dispuestas con orden de tal manera que las más grandes se ubicaban en la parte inferior, formando un soporte lineal y continuo sobre el cual se asentaban los muros de albañilería.

Del Acuerdo emitido por el Concejo Municipal, firmado el 27 de junio de 1842 se deducen varios aspectos importantes: queda claro que para entonces se contaba ya con un estribo (seguramente el del lado norte, como ya se ha explicado) y que de lo que se trataba a partir de ahora era terminar el *puente de arco* que cruzaba el lecho del río, usando materiales que aun quedaban de la primera

⁵⁹ Sánchez (1769: 2).



Figura 11. Detalle de la cimentación de uno de los muros pertenecientes al estribo sur del puente de calicanto.

Fotografía: INCIVA.

fase de los trabajos. Se trata de un procedimiento habitual en la construcción de puentes de esta naturaleza, dejando para el momento final la erección de la súper estructura encargada de salvar el curso del río, bien mediante un arco único (como en el puente de Popayán sobre el río Cauca), bien mediante arcos sucesivos apoyados en pilas cimentadas sobre el fondo del río, como finalmente aquí se hizo.

Pero cimentar en el lecho del río traía dificultades adicionales. La manera en que ello se hacía era también bien conocida por la tradición occidental; así, durante el Renacimiento, *El Filarete*, en su manuscrito redactado en el siglo XV, desarrolló los conceptos de Vitruvio acerca de la construcción de cajones de madera colocados sobre el río con ayuda de barcas que luego debían rellenarse con cascotes. En su obra manuscrita, redactada a manera de diálogo, se lee al respecto lo siguiente:

– Pero dime, ¿cómo vas a hacer que los cimientos sean fuertes y duraderos de modo que no se deterioren por avenida ni por otro accidente?

– Os diré, señor, cómo lo haré. Voy a encargár algunas cajas de madera que serán así. Cada una tendrá por un lado catorce brazos y por el otro veinticinco. Y es menester que sean de buena madera, que esté bien aserrada y no se hinche con el agua. Y para que no se muevan para nada, les pondré en varios sitios puntas de hierro, como se hace en una sarracena, para que se claven en el fondo del río ⁶⁰.

Reiterando lo anterior y conforme a lo expuesto por Scamozzi (1615), era habitual que los cajones, hechos de buenas maderas, bien calafateados y con las juntas selladas, se colocaran sobre el lecho del río para luego proceder a extraer el agua con la ayuda de baldes o, en casos más sofisticados, con un tornillo de Arquímedes y así disponer de una superficie sobre la cual cimentar, bien con piedra, bien con pilotes enterrados a profundidad media. El italiano también incluye explicaciones referidas a la manera de cimentar mediante emparrillados de madera que se mantenían sobre la superficie del agua con la ayuda de cables o máquinas y sobre los cuales se vaciaban grandes cantidades de piedra; también comenta el recurso puesto en práctica por los antiguos, consistente en desviar provisionalmente el curso del río mientras se levantaba el puente e incluso una opción más arriesgada consistente en construir el puente en seco y luego, una vez a término, llevar hasta él la corriente del río mediante complejas obras de excavación.

⁶⁰ Filarete (1465?/1990:218).

En efecto, tal y como lo sugiriera Scamozzi, en la construcción del puente de calicanto parece que se optó por aprovechar el cauce del llamado río Nuevo para desviar por allí de manera provisional las aguas del río Cali y así disminuir considerablemente el flujo de sus aguas facilitando la cimentación sobre el lecho pantanoso del río. Y aunque algunos autores⁶¹ afirman que fue fray Ignacio Ortiz quien construyó el nuevo curso del agua, este ya existía desde finales del siglo XVIII tal y como la registra Palacios (1886) en su novela:

El Alférez Real, pues, en todo ese año de 1790, hizo abrir el hondo cauce llamado desde entonces "Rionuevo" y echó por él todo el río; pero este, más tarde, volvió a correr por su antiguo lecho, dejando en el nuevo cauce solo una pequeña porción de sus aguas ⁶².

También Belidor (1750), desarrolla el tema de las cimentaciones dentro del agua. Su exposición tiene un carácter didáctico, en especial cuando explica el orden y la secuencia de los trabajos, como se ilustra en la plancha LVII de su tratado (Figura 12).

Otras imágenes (Figura 13) describen paso a paso la colocación de los pilotes, del emparrillado de madera que deberá ponerse sobre ellos, de las hiladas de piedra y la geometría de las pilas, todo a partir del ejemplo del nuevo puente de Compiègne, en cuya construcción Belidor habría participado. Páginas más adelante, se explica un método de cimentación sin el uso de cajones o ataguías (en francés *batardeaux*), piezas incómodas y de elevado costo, haciendo uso de máquinas simples que a la manera de grúas dispuestas sobre rieles por encima del nivel de las aguas facilitaban el hincado de pilotes, el montaje de los emparrillados y los tendidos de piedra.

⁶¹ Hincapié (2000).

⁶² Palacios (1886: 162). También Echeverry (2005) afirma que el cauce del río Nuevo fue construido en la segunda mitad del siglo XVIII gracias a los aportes de Francisco Sanjurjo.

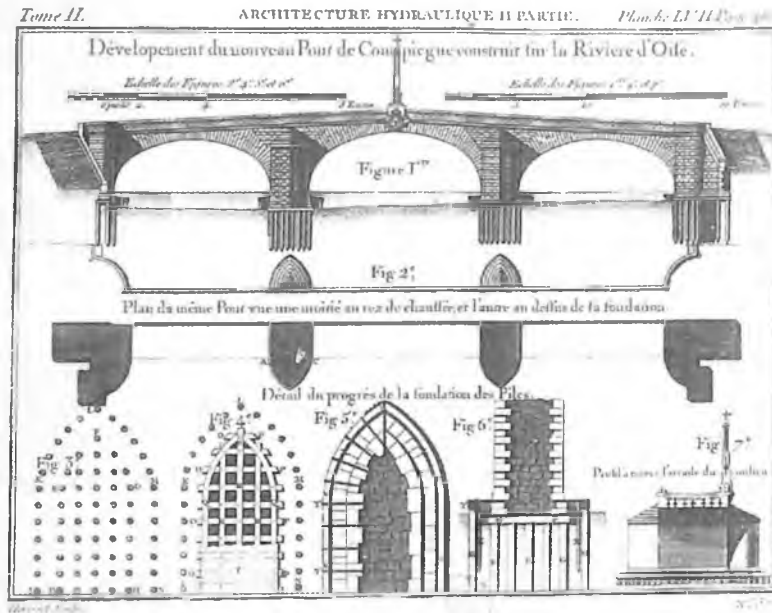


Figura 12. Explicación acerca de la cimentación de puentes y geometría de los tajamares.

Fuente: Belidor (1750), plancha LVII.

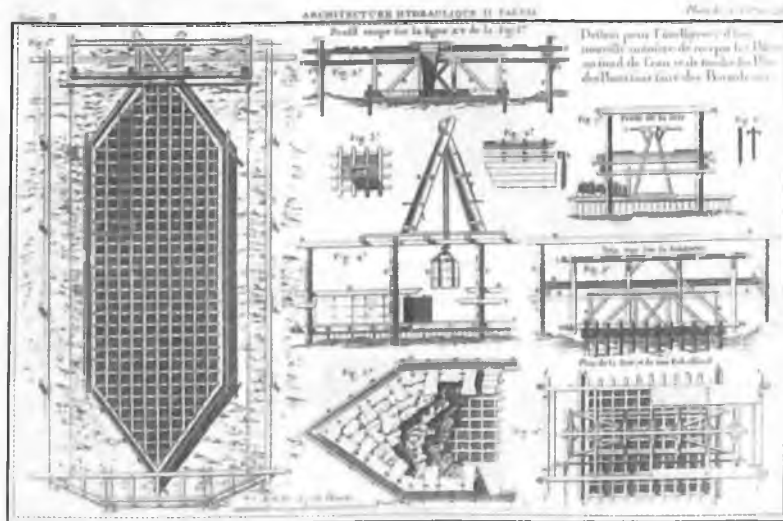


Figura 13. Cimentación de puentes en el fondo del cauce de un río.

Fuente: Belidor (1750), plancha LX.

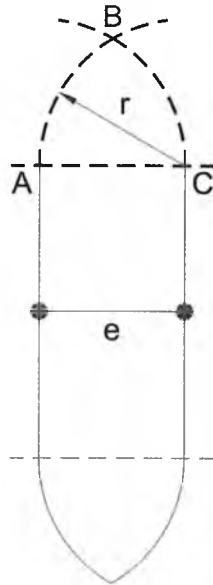


Figura 14. Construcción geométrica de la planta de un tajamar, según Belidor (1750).

Fuente: elaboración propia.

Otro aspecto estrechamente relacionado al tema de los cimientos, era el de los tajamares, sólidos refuerzos en el punto donde éstos reciben las bases de las pilas, los mismos que el propio Belidor (1750) se esforzaba en describir de la siguiente manera (Figura 14):

Las pilas que tienen como base un rectángulo son apenas usadas por los puentes situados sobre riveras pequeñas: aunque es mejor hacerlas puntiagudas por delante y por detrás; en lugar de hacer su base triangular como en el Pont Royal, se deben hacer sus costados con dos porciones de círculo AB & BC teniendo por radio el espesor AC de la pila, y por centro los puntos extremos A, C de sus costados, como lo han hecho en el Pont de Compiègne; esto que ha sido imitado en todos los otros que se han construido después ya que el agua discurre mejor y causa menos cataratas y torbellinos⁶³.

⁶³ Belidor (1750: 444).

El puente de calicanto sobre el río Cali llegó a contar con tajamares en *punta de diamante* a cada lado de sus tres pilas centrales, como es posible apreciar en muchas de las primeras fotos de la obra.

Una vez se contaba con la cimentación y se daba inicio a la construcción de las pilas, la traza del puente entraba a jugar un papel importante ya que ella generaba dos problemas de naturaleza constructiva: dado que en el puente los cuatro arcos principales tienen prácticamente la misma luz, los empujes horizontales se anulan sobre las pilas, unos con otros, produciendo una reacción prácticamente vertical, de tal manera que se hace preciso construir y descimbrar todos los arcos a la vez; adicionalmente, el fallo de uno de los estribos de los extremos produciría un colapso de todo el puente en forma de *fichas de dominó*.

El hecho de que para el año de 1842 se delegara en fray Ignacio Ortiz la tarea de redimensionar el puente y componer su forma, parece indicar que el proyecto original (o lo que fuese equivalente) necesitaba de ajustes geométricos y estructurales, producto natural del proceso constructivo que se había estado llevando a cabo.

Adicionalmente, si se tiene en cuenta que el puente sobre el río Cali estaba en servicio para el año de 1845, es fácil deducir que los tres años de labores del sacerdote Ortiz muy posiblemente estuvieron concentrados en la construcción de los arcos principales situados sobre el lecho del río y en la manera en que estos se apoyaban sobre el estribo sur (conformado por los dos muros y el relleno artificial encontrado en las excavaciones arqueológicas llevadas a cabo en 2011) que conectaba la obra con la calle 12 y a través de ella con la plaza central de la ciudad. Se trataba sin duda de la fase técnica de mayor dificultad, tal como queda testimoniado en un informe que elaborara un tal Francisco Caicedo en 1844:

Cuando faltaba una tercia para concluir el cuarto arco del puente que se está construyendo en el río que corre a las inmediaciones de esta ciudad, una considerable avenida se llevó los puntales que sostenían las cerchas, cayeron estas i en consecuencia el arco. Inmediatamente, asociado del

M.B.P. Fr. José Ignacio Ortiz, procedí a levantar una suscripción voluntaria entre las personas de alguna comodidad para reparar el daño y poder continuar tan interesante obra en el mes entrante, y hasta la fecha asciende a mil ciento y tantos pesos lo que se ha ofrecido, pudiendo recogerse todavía doscientos pesos entre los individuos que aun no han sido invitados. La pérdida del arco se calcula en quinientos pesos, pues una parte del ladrillo pudo sacarse en buen estado.

El puente, según el diseño porque se está construyendo, debe tener cuatro arcos de diez varas de diámetro cada uno, cinco pequeños que servirán para dar paso a las aguas en las grandes crecientes, seis varas de latitud incluso el ancho de la baranda y quince varas de longitud contándose la de los malecones que lleva el puente a cada lado ⁶⁴.

Considerando que en el siglo XIX aun se empleaban en Colombia las varas castellanas, que corresponden a unos 83,5 centímetros, es posible determinar que los arcos del puente tenían 8,35 metros de diámetro y que el ancho de la calzada apenas alcanzaba los 5,10 metros. Complementariamente, los cinco arcos de nivelación construidos sobre el costado norte daban al puente la pendiente necesaria para el tránsito de animales, carros y peatones y servían en caso de inundaciones para contrarrestar los empujes de las aguas sobre la fábrica.

Lamentablemente no ha quedado ningún registro documental relacionado con las particularidades técnicas de los trabajos que para entonces dejaron satisfechos a los caleños; tampoco existe ningún registro relacionado con el puente –también de arco de ladrillo– construido sobre el llamado río Nuevo hacia 1859. Algunas fotografías permiten deducir que se trataba de una estructura sencilla de arco único ubicado el término del recorrido desde puente grande hacia el norte; aunque el solo hecho de que esta obra esté fechada catorce años después de inaugurado el puente de calicanto, da a entender claramente que para 1845 todavía eran muchas las ta-

⁶⁴ *Gaceta de la Nueva Granada*, No. 692, julio 18 de 1844.

reas por hacer en relación con el camino que comunicaba el centro de Cali con los terrenos de lo que hoy son los barrios Granada, Centenario y Versalles.



Figura 15. Panorámica del puente de calicanto sobre el río Cali (1) y vista del puente sobre el río Nuevo (2) (ca. 1888).

Fuente: colección particular.

Una de las más antiguas fotografías de Cali (Figura 15) y que probablemente data de 1888, deja ver una panorámica de ambos puentes, formando un eje bastante sencillo, flanqueado por dos enormes ceibas: un espacio que para entonces estaba sin conformar pero que servía para que muchos habitantes de la ciudad pudiesen ahora llegar a las tierras del norte de la ciudad y soñar con nuevas avenidas que los condujeran hacia Yumbo y otras poblaciones e incluso buscar el pie de monte de los cerros más próximos en dirección oeste y retomar el camino hacia Buenaventura.

Segunda parte

DE LA CIUDAD Y EL PUENTE EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

2.1. Transformaciones en la estructura del puente con posterioridad a 1845: lo que cuentan los vestigios arqueológicos

Aunque desde su puesta en servicio en 1845 y hasta los primeros años del siglo XX, el puente era visto con agrado y satisfacción y podía ser considerado como símbolo del desarrollo de la ciudad, información documental sumada a la evidencia arqueológica descubierta en 2011 hacen suponer que durante ese lapso de tiempo la estructura debió resolver de forma adecuada la manera en que se integraba a la ciudad a través de sus dos extremos: el que reposaba sobre las llanuras del lado norte y el que se conectaba de manera directa con la calle 12 para conducir a los transeúntes hasta la plaza mayor y desde allí hacia el resto de Cali.

Para dar solución el extremo norte debió construirse un *camellón*, es decir, un terraplén consolidado y dotado de una pendiente adecuada para el tráfico. Al respecto, Palacios⁶⁵ asegura que éste fue construido en 1859 conjuntamente con el puente sobre el río Nuevo, para luego doblar hacia el oeste en busca del camino hacia el mar. Posteriormente y según el mismo autor, se habría construido un segundo camellón en 1889, *que del puente de Rionuevo sigue para la vía del Norte* (camino hacia Yumbo, Vijes y Roldanillo), a

⁶⁵ Palacios (1896: 61).

cargo de un batallón del ejército de la Nación (Figura 16 y Figura 17).



Figura 16. Vista del puente Ortiz de norte a sur.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y CARLOS GUEVARA MARTINEZ. Paseo Bolívar y 200009. OTRO: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1920. 23X32.

El extremo sur del puente, sin embargo, no sería tan sencillo de resolver. Ya se ha mencionado de qué manera los dictados de la tradición constructiva de puentes de arco de piedra o ladrillo, han sugerido durante siglos a los directores de las obras que la tarea más compleja de acometer es precisamente la de salvar el cauce del río: mientras que las obras de aproximación suelen ser medianamente sencillas (gracias a que se trabaja sobre un suelo seco y casi a nivel del piso), las bóvedas sobre el río demandan unos encofrados de madera muy potentes que en lo posible no deben sumergirse en el agua. Así, el curso del río tiene que salvarse bien mediante un arco único o mediante varios arcos, pero siempre de



Figura 17. Las ceibas y en primer plano el puente sobre el río Nuevo.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y ALBERTO TORRES. La antigua y añorada Avenida del Libertador, hoy Paseo Bolívar y 100361. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1910. 13X8.

mayores dimensiones que los usados en las obras de aproximación. Y también como ya se dijo, a mayor distancia libre entre los apoyos de las bóvedas se produce inevitablemente una mayor altura, produciendo –en la gran mayoría de los casos- tableros con elevadas pendientes en cada uno de los lados de los puentes.

A pesar de lo anterior, el puente sobre el río Cali presenta un tablero casi horizontal; para lograrlo ¿cómo se pudo vincular el suave perfil ascendente del tablero del puente desde el camellón del lado norte con la fuerte inclinación descendente de la calle 12 en el extremo sur de la obra? Los hallazgos arqueológicos del año 2011 pueden ayudar a dar una explicación: bajo la avenida Colombia fueron encontrados los vestigios de los dos muros que conformaban el estribo sur del puente de calicanto (Figuras 18, 19, 20 y 21) cuya lectura permite deducir no solo que la solución a este problema fue dándose de manera gradual al menos en tres instantes bien diferenciados pero imposibles de fechar; también deja saber que el

puente, durante sus primeros años, fue víctima de los embates del río.



Figura 18. Vista de los dos muros que conforman el estribo sur del puente. A la izquierda, muro que mira aguas arriba. A la derecha, muro que mira aguas abajo.

Fuente: imagen propiedad de INCIVA.

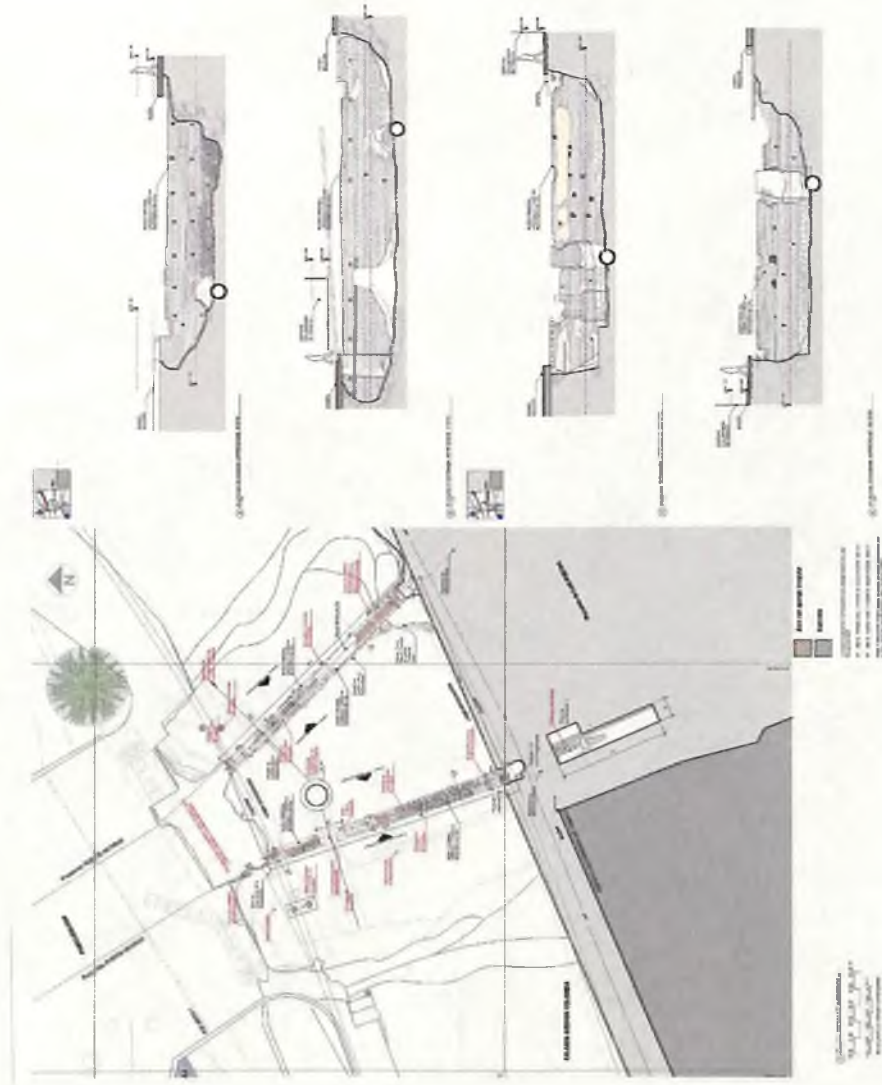


Figura 19. Levantamiento arquitectónico de los muros que conforman el estribo sur del puente de calicanto.
Fuente: elaborado por los arquitectos Andrés Quintero y Carlos Zapata para INCIVA.

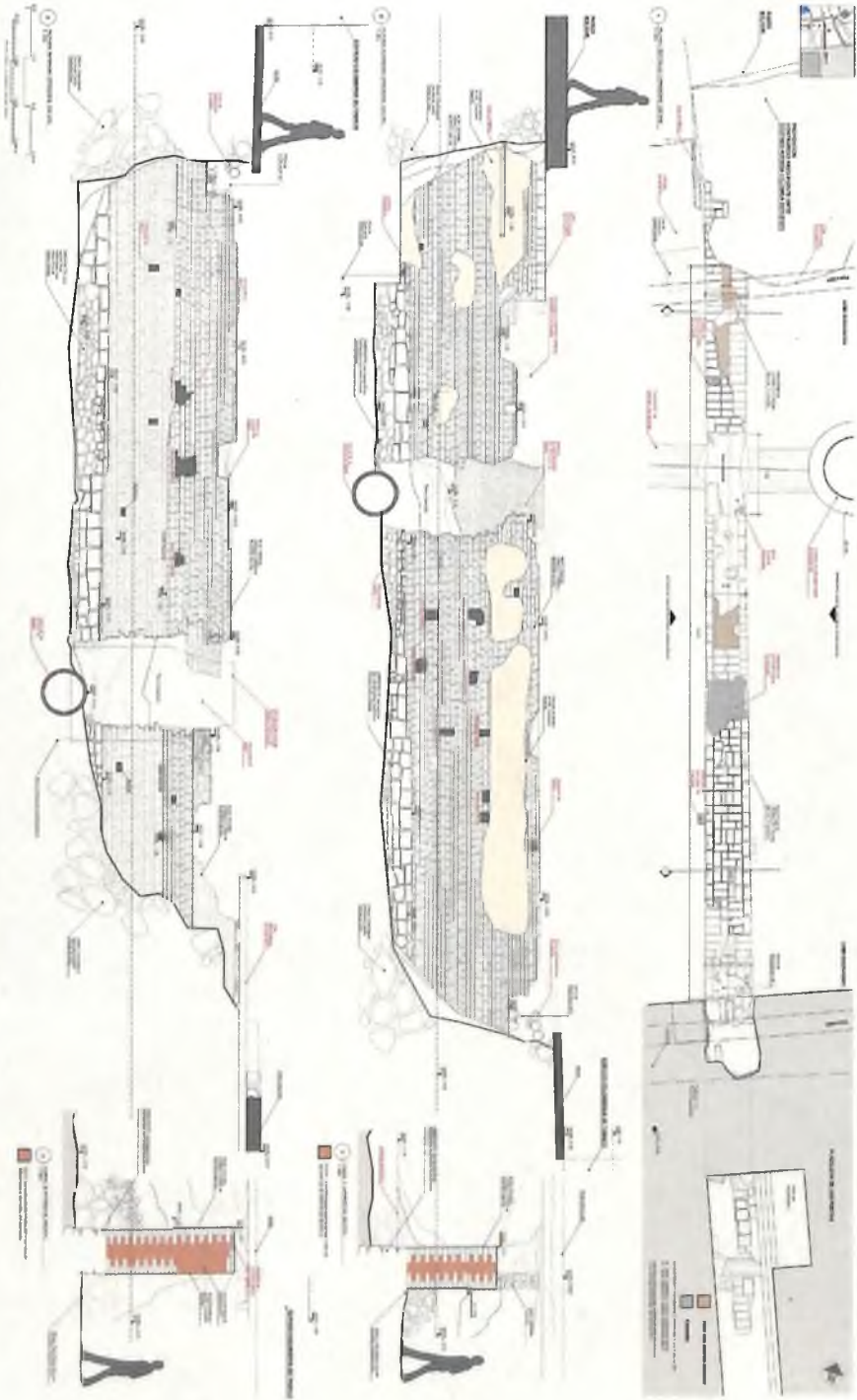


Figura 20. Detalle del muro este (aguas abajo) que conforma el estribo sur del puente de calicanto.

Fuente: elaborado por los arquitectos Andrés Quintero y Carlos Zapata para INCIVA.

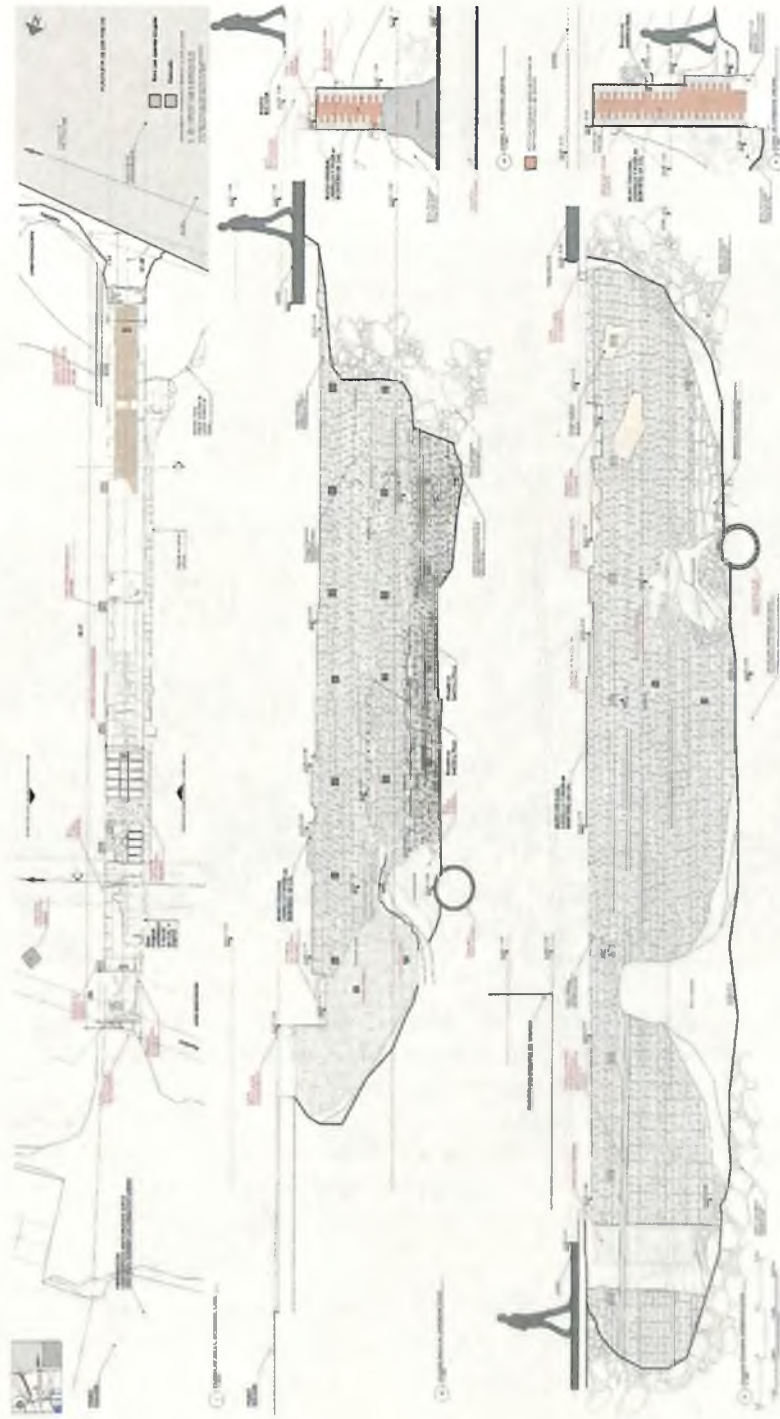


Figura 21. Detalle del muro oeste (aguas arriba) que conforma el estribo sur del puente de calicanto.
Fuente: elaborado por los arquitectos Andrés Quintero y Carlos Zapata para INCIVA.

La Figura 22 corresponde a una fotografía de finales del siglo XIX en donde se pueden apreciar los dos muros en forma de embudo situados al final del puente de calicanto, en el estribo sur, justo cuando éste se conectaba con la calle 12 y que corresponden a los encontrados en 2011.

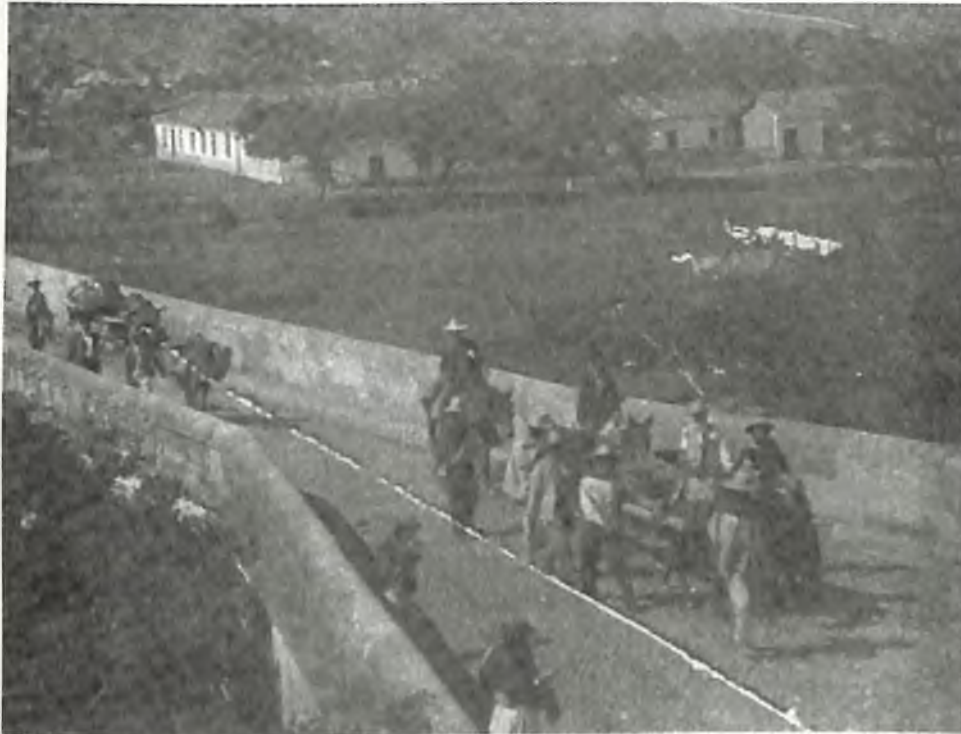


Figura 22. Fotografía del extremo sur del puente de cal y canto. Los dos muros que delimitan el plano en forma de embudo corresponden a los encontrados en las excavaciones de 2011.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y CARLOS MERCADO MERCADO. El original Puente Ortiz, al fondo a la izquierda la casa de la familia Chávez y B139. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1910. 24 x 19.

En la Figura 23, por su parte, se aprecia el perfil correspondiente al muro este (aguas abajo) del estribo sur luego de ser excavado su entorno inmediato: en él se demarcan con líneas oscuras los cambios de material y las diferencias del aplomado vertical presentes en la mampostería.

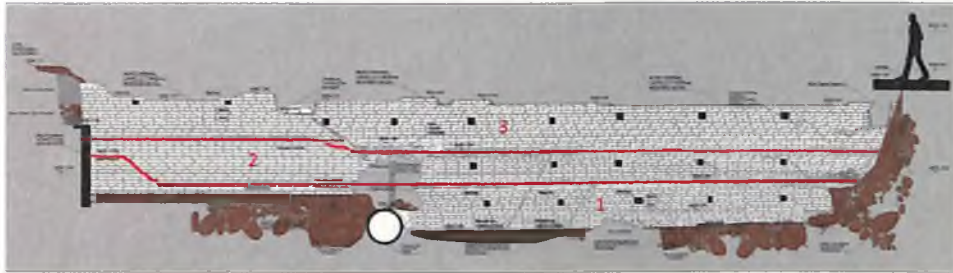


Figura 23. Alzada del muro del estribo sur que mira aguas abajo del río Cali desde el interior del relleno artificial (hoy removido).

Fuente: elaborado por los arquitectos Andrés Quintero y Carlos Zapata para INCIVA.

En lado izquierdo de la Figura 23 se aprecia la sección final de la estructura de ladrillo propia del puente, tal y como seguramente quedó concluida en 1845. Por su parte, los tramos del muro señalados con los números (1), (2) y (3) representan sus propias etapas constructivas orientadas a corregir gradualmente las diferencias de nivel. ¿Por qué habría de presentarse una solución gradual y no una definitiva a este problema? Probablemente por la falta de dinero y la urgente necesidad de tener concluida la obra central que resolvía el cruce del río: ya habiendo alcanzado la orilla sur a través del puente, sin tener que vadear el cauce, los viajeros aceptaban de buena gana un leve incidente que los constructores en algún momento debían resolver. Las Figuras 24 y 25 muestran con detalle las huellas constructivas de este proceso que permite validar la tesis expuesta.



Figura 24. Vista del muro este (aguas abajo) del río Cali desde el interior del estribo sur (relleno artificial).

Fotografía: INCIVA.

Y un aporte documental en la autobiografía de Eustaquio Palacios, quien hace una mención que aquí cobra importancia: *Al día siguiente tuve que marchar, siempre a pie, y entramos a Cali como a las tres de la tarde, por el puente, que aún no estaba concluido*⁶⁶. Aunque no se sabe la fecha de este acontecimiento, sí deja en claro que el puente se usaba así no estuviese terminado, corroborando la tesis antes expuesta.

Es también significativo que el muro oeste (aguas arriba) no presenta los mismos perfiles constructivos: probablemente tal condición se debe a que casi con seguridad este muro corresponde enteramente a una etapa posterior de la obra en reemplazo de un

⁶⁶ Palacios (1940: 15).



Figura 25. Detalle de las huellas constructivas sobre el muro del estribo sur que mira aguas abajo del río Cali desde el interior del relleno artificial (hoy removido).

Fotografía: INCIVA.

muro primitivo que –expuesto de manera frontal a las avenidas del río- debió ser reconstruido en algún momento con posterioridad a 1845. Una breve noticia publicada en un diario local en 1849, a pocos años de la puesta en servicio del puente, advertía de un serio problema que con seguridad mereció mucha atención en los años inmediatamente posteriores a su puesta en servicio:

Una de las obras que demanda preferentemente la atención de las autoridades, es la dirección del curso del río de esta ciudad para que pueda conservarse el puente público y favorecerse una parte de la población amenazada. Una cuadra arriba de dicho puente, embiste el río hacia la rivera de este lado, en cuyo punto forma un profundo pozo, que a más de que ha tragado vidas pone en manifiesto peligro los cimientos del puente, porque tarde o temprano aumentará su canal hasta ponerse en comunicación con ellos ⁶⁷.

Para entonces, las orillas del río Cali no contaban con obras de defensa por lo que seguramente, en épocas de invierno, cuando aumentaba el caudal del río, el ímpetu de sus aguas ejercía presión contra la cara oeste del estribo sur de tal forma que no solo lo ponía en peligro sino que se producía un contraflujo de las aguas que embestían diagonalmente las pilas centrales.

Y es que el río no siempre era un remanso de aguas tranquilas al que los habitantes de Cali podían aproximarse con confianza: un cronista local, por ejemplo, relata una terrible avenida acontecida en junio de 1893 en la que *las aguas del río Cali y las del río Nuevo se juntaron, y el nivel de ellas subió más de un metro de la clave de los grandes arcos*⁶⁸. Otra nota, publicada esta vez en la *Gaceta municipal de Cali*, fechada en 1920, podría acabar de confirmar la tesis según la cual el muro oeste del estribo sur corresponde a una construcción reciente:

⁶⁷ *Sentimiento democrático*, No. 12, 21 de junio de 1849.

⁶⁸ Buenaventura (1957: 169-170).



Figura 26. Vista del muro del muro que mira aguas arriba del río Cali. Nótese el núcleo de argamasa y los dos revestimientos laterales de albañilería.

Fotografía: INCIVA.

*Antes de entrar en el orden del día considérese lo siguiente: Respetuosamente solicitase de la Gobernación del Departamento la reparación urgente de uno de los estribos del puente sobre el río Cali, el cual amenaza su estabilidad*⁶⁹.

Además, si bien los dos muros guardan semejanzas dimensionales, tienen serias diferencias en la forma en que se dispusieron sus aparejos: el muro oeste (aguas arriba) posee dos paramentos de albañilería con un núcleo interior de argamasa, a la manera de la construcción romana más tradicional (Figura 26) y si bien tal condición no deja de ser interesante, responde seguramente a una bús-

⁶⁹ *Gaceta municipal de Cali*, No. 230, septiembre 15 de 1920. Sobre la sesión ordinaria del Cabildo del 4 de junio de 1920.

queda por economizar recursos en algún momento de la segunda mitad del siglo XIX o los primeros años del siglo XX.

Por el contrario, el muro este (aguas abajo) es bastante más interesante en tanto posee un aparejo peculiar que ha sido bien registrado para INCIVA por los arquitectos Andrés Quintero y Carlos Zapata y que deja conocer el especial cuidado que ponían los artesanos caleños del siglo XIX al momento de levantar un muro cuyo peso y masa eran importantes para contener un volumen de piedras y material de relleno que daban cuerpo al estribo sur del puente de calicanto (Figura 27).

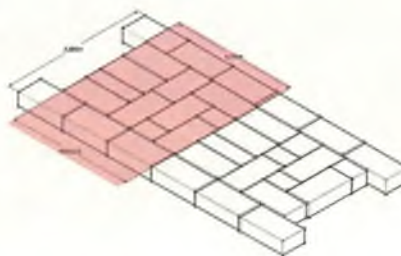


Figura 27. Aparejos de ladrillo en el muro este del puente sobre el río Cali.

Fuente: elaborado por los arquitectos Andrés Quintero y Carlos Zapata para INCIVA.

También gracias a las excavaciones arqueológicas ha sido posible establecer una clasificación inicial de los tipos de ladrillos empleados en el puente de calicanto, tal como se muestra en la Figura 28. La diversidad de elementos da a entender que no existía un proveedor único de las piezas cerámicas ni que existía interés por su estandarización; la presencia de ladrillos de fabricación industrial, propios de finales del siglo XIX y del siglo XX confirman la idea de

que durante sus años de vida útil al puente ha sido objeto de numerosas intervenciones.

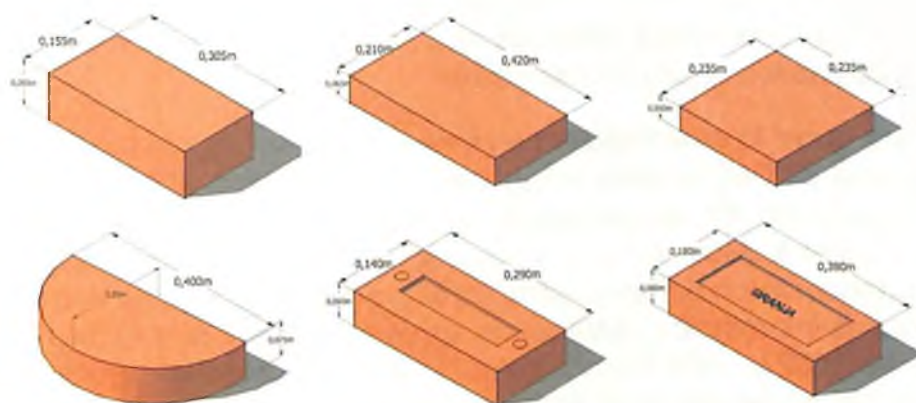


Figura 28. Registro de las piezas de ladrillo encontradas en los muros del estribo sur del puente sobre el río Cali.

Fuente: elaborado por los arquitectos Andrés Quintero y Carlos Zapata para INCIVA.

Ensayos a compresión de muestras de ladrillo realizadas en los laboratorios de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, permitieron saber que su resistencia media a la compresión es de 6,03 Mpa.

2.2. La ciudad en la segunda mitad del siglo XIX

La puesta en servicio del puente de calicanto sobre el río Cali coincidió con el inicio de un período de profundos conflictos sociales que se expresó de diversas maneras en la ciudad: en 1848 numerosos vecinos de Cali abrieron a la fuerza el camino hacia Juanchito –obstaculizado por las tierras de Rafael Caicedo y Cuero– mediante la destrucción de chozas y el incendio de ranchos; entre 1849 y 1850 –en medio de una euforia liberal– *estallaron motines* y

*las bandas plebeyas continuaron destruyendo cercas*⁷⁰; y en 1851 –y por espacio de cinco meses-, se dio inicio a una contienda civil que enfrentó a gentes de la región en las goteras de la ciudad. Pero a partir de 1854 pareció volver la tranquilidad pública y con ella el sueño de una ciudad renovada en donde el puente se convertía en un destacado objeto de admiración.

Para hacer la descripción acerca de la arquitectura y la morfología urbana de Cali durante la segunda mitad del siglo XIX y los albores del siglo XX, se cuenta con algunas descripciones hechas por cronistas locales, así como por viajeros nacionales y extranjeros que recorrieron por esos años el país, a los que se suma una muy escasa información cartográfica: un plano general de Cali fechado entre 1882 y 1884 (reconstituido en 1945 por Mario de Caicedo y que se encuentra en el Archivo Histórico de Cali) y el que hiciera parte del Censo Nacional de Población de 1911, ligeramente actualizado para ser publicado en el periódico el 1 de enero de 1915 (Figura 29).

Si comparamos esta planimetría de comienzos del siglo XX con la que recogía la forma de la ciudad cien años antes (Figura 1), se nota que la ciudad ha crecido relativamente poco pues tiene ahora no más de 35 manzanas nuevas, pero a cambio ha consolidado su desarrollo hacia el oriente a la vez que el puente de calicanto ha permitido integrar a la urbe los terrenos inmediatos a la orilla norte del río. Adicionalmente, los antiguos caminos coinciden o se identifican en la malla urbana con varias vías, tal como lo reseñan ya otros autores:

Hacia el norte, el camino de salida hacia Yumbo se inicia en el Puente Ortiz, el cual prolonga la calle 12 más allá del río. Hacia el nororiente, el camino que conduce al Paso del Comercio, se corresponde en la malla con la carrera 1ª que de oriente a occidente solo llega hasta La Ermita.

⁷⁰ Vásquez (2001: 17).

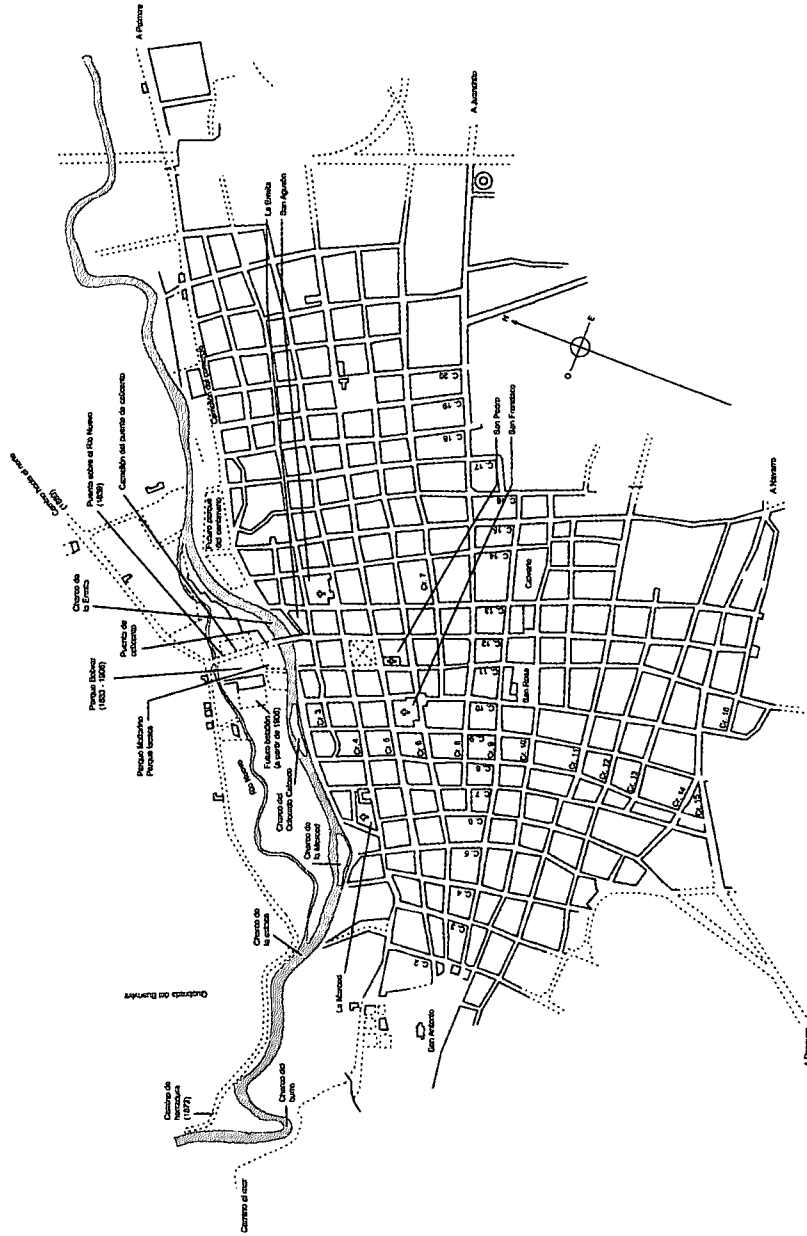


Figura 29. Plano del sector central de la ciudad y el área colindante al puente de calicanto (1885-1915).
Fuente: Elaboración propia a partir del plano de Mario de Caicedo (1882-184), y del que aparece publicado en *El Día* el 1 de enero de 1915.

Hacia el oriente, el camino que conduce a Juanchito, que en la malla urbana coincide con la carrera 8ª la cual concluye en la calle 6ª.

Hacia el suroccidente, el Camino Real que origina una bifurcación: un brazo con dirección norte se subdivide de nuevo para dar origen a la calle 5ª y la más importante de ese entonces, la calle 6ª, y el otro con dirección oriente coincide con la carrera 15; esta carrera 15 en su recorrido occidente – oriente encuentra la salida hacia Navarro, situada hacia el suroriente de la malla urbana.

Y finalmente, hacia el occidente, el camino que continúa la carrera 4ª bordea la colina de San Antonio y a partir del puente de Santa Rita conduce hasta Buenaventura ⁷¹.

Pero el que los caminos existieran no implicaba necesariamente que se encontraran en buenas condiciones. En una nota de la prensa local publicada en 1849 se afirmaba que:

Todos los caminos de la provincia puede decirse redondamente que son malos. Si recorremos cualquiera de ellos particularmente en tiempo de invierno, los encontramos llenos de lodo, atravesados por zanjas que no tienen puentes y en la que expone el pasajero cuando no su vida, por lo menos si su salud, sus caballerías o sus intereses [...] Cualquiera que haya pasado en invierno por los caminos de la Balsa y Bolsa que conducen a la provincia de Popayán tendrá que asegurar la exactitud con que hablamos [...] Recorrase para el norte y desde la llanura de Arroyohondo comienzan a encontrarse peligros del mismo género que embarazan el libre tránsito [...] Si se toma el que sigue para el cantón de Roldanillo, la amenaza es entonces mñas seria [...] ⁷²

En relación con las descripciones literarias de la ciudad y su arquitectura, se cuenta con la de Isaac Holton, un viajero norteamericano

⁷¹ Hincapié et al. (2010: 62).

⁷² *El sentimiento democrático*, No. 10, 7 de mayo de 1849.

no que pasó por la ciudad hacia 1853, cuando ella estaba poblada por unos 12 mil habitantes y catalogada como la quinta en importancia dentro de la Nueva Granada. Él hace referencia a sus edificios, levantados principalmente *en construcción sólida con pocos techos de paja*. Destaca además el convento de San Francisco, la iglesia parroquial de San Pedro, la capilla de San Antonio, un par de colegios públicos y un hospital. Y en cuanto a los espacios públicos, dice:

En Cali hay varios paseos muy agradables pero ninguno es mejor que el de la iglesia de San Nicolás (¿San Antonio?) que está en una loma desde donde se divisa toda la ciudad. Bajando de ella hasta el río seguí por la margen derecha y pasé por el acueducto que suministra agua a Cali llevándola por encima de una cañada ⁷³.

Mención adicional le merecen a Holton la iglesia y el convento de Santa Librada cuya construcción se habría empezado *a mediados del siglo XVII* para ser ampliada en dos ocasiones posteriores (ca. 1825 y 1891); el convento e iglesia de San Juan de Dios en donde funcionaba el hospital desde 1750 ocupando *una casa de alto y bajo (carrera de la Merced – calle 2ª)*, cuyo patio posterior con toda seguridad daba contra las orillas del río Cali (reformada también en 1874); la capilla de San Antonio (construida en 1746 pero reparada en 1803 y dotada de un camino empedrado en 1870); el convento e iglesia de Santo Domingo (que *ocupaba la 1ª cuadra de la calle de la Merced*) siendo esta última convertida en cárcel; la capilla y convento de La Ermita (empezada en 1750) y que desde muy tempranamente había demandado obras de protección en las orillas del río Cali. En cuanto al puente de calicanto, la descripción que hace de él es la siguiente:

Cruzamos el río Cali por un puente de ladrillo; el más largo, el mejor y también el último que vi en la Nueva Granada. Es lo suficientemente ancho para dar paso a un carruaje, y descansa sobre siete arcos. Al contemplarlo, uno se olvida

⁷³ Holton (1981: 553).

*dónde está, pero al mirar las lavanderas a lo largo de las márgenes del río y los muchachos y muchachas que nadan un poco más abajo, recuerda que todavía está en la Nueva Granada*⁷⁴.

En 1862 es Charles Saffary quien describe a Cali a su paso por la ciudad. En su relato coincide plenamente con Holton en destacar la arquitectura religiosa de los templos de San Francisco y San Pedro inmersos en un paisaje natural sobrecogedor. Sobre el aspecto urbano escribe:

*Las calles de Cali son regulares; las casas están bastante bien construidas, todas con jardín o patio, y las aguas, muy abundantes, conservan el aseo y la frescura. El clima, aunque cálido, es sano y agradable*⁷⁵.

Y en 1863, en la descripción que hiciera Felipe Pérez del Estado del Cauca, se afirmaba lo siguiente sobre la ciudad y su puente:

*La posición de Cali es pintoresca. Rodeada de amenas huertas, en que los árboles más hermosos ostentan su follaje junto a los culminantes cocoteros; adornada de buenos edificios y templos; y con un elegante puente sobre el río que baña una parte de la ciudad, no hay duda que su conjunto es uno de los más bellos del Estado*⁷⁶.

Años más tarde, en 1884, Edouard André hará una breve mención del edificio que nos ocupa: [...] *un hermoso puente de mampostería de siete ojos tendido sobre el [río] Cali*; dejándonos de él una imagen que servirá de referente a futuros cronistas (Figura 30)⁷⁷.

En tanto que la descripción que de la arquitectura de Cali hace André no difiere en mucho de las antes mencionadas:

⁷⁴ Holton (1981: 551).

⁷⁵ Saffray (1869/1948: 247).

⁷⁶ Pérez (1863: 138).

⁷⁷ André (1884: 707).

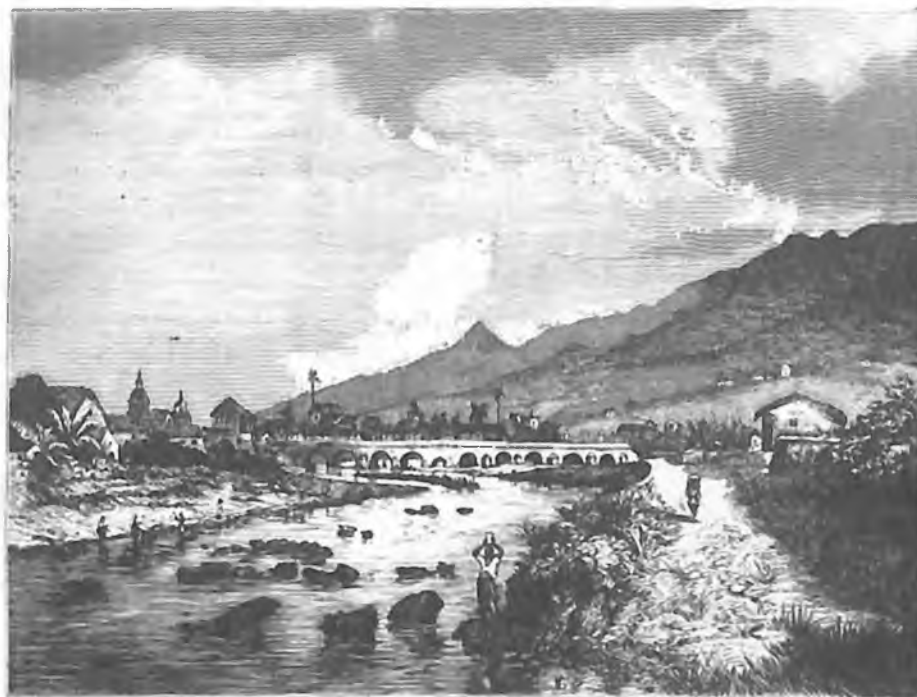


Figura 30. Grabado del puente de calicanto sobre el río Cali. Nótese que a pesar de que en el texto habla de siete ojos, en el grabado se aprecian 4 arcos principales y 5 aliviaderos, como realmente eran.

Fuente: André (1884: 707).

Excepción hecha de algunos antiguos conventos de frailes muy vastos, pero exentos de estilo arquitectónico, y de un hermoso puente de mampostería, de siete ojos, tendido sobre el Cali, los edificios públicos se reducen a dos iglesias, dignas de alguna atención, hasta el punto que no vacilo en colocarlas entre los mejores ejemplos arquitectónicos de Colombia ⁷⁸.

En 1886, Luciano Rivera y Garrido describía desde lo alto de la colina de San Antonio a una ciudad compacta y ordenada, en la que el río y el puente que lo cruza eran parte importante de su imagen:

⁷⁸ André (1884: 707-708).

En primer término se muestra la ciudad, edificada en suave pendiente, con calles rectas, plazas espaciosas y coronada por las elegantes cúpulas y azoteas de algunos de sus templos [...] Hacia la izquierda rueda sonoro el tumultoso río [...] alrededor se extienden campiñas risueñas, realzadas por casitas y labranzas, y divididas por cercas de guadua que señalan los términos de las diversas heredades [...] En su conjunto, Cali presenta el aspecto de una verdadera ciudad, a lo que contribuyen poderosamente los elevados muros y cúpulas de algunos de sus templos y la regularidad de las habitaciones, cómodas y espaciosas generalmente, la rectitud y aseo de las calles, más extensas de Oeste a Este que de Norte a Sur, y el hermoso puente de mamposería, con nueve arcos, que decora el bellísimo río ⁷⁹.

Por su parte, Belisario Palacios⁸⁰, en las postrimerías del siglo XIX logra un relato más detallado de los edificios que para entonces se habían ganado un sitio de importancia en una ciudad, que según el propio autor, ocupaba un área equivalente a 128 hectáreas⁸¹ y superaba los 25 mil habitantes; es decir, el doble de los que contabilizara Holton cuarenta y tres años antes. El cronista destaca también los templos de San Pedro (reparado luego del terremoto de 1885) (Figura 31), San Francisco (y su convento), San Nicolás, La Merced y Santa Rosa (reformada en 1878).

Una fotografía de la ciudad (Figura 32), tomada a finales del siglo XIX desde la orilla norte del río Cali permite hoy apreciar el perfil de la ciudad de entonces en el que se destacaban con nitidez los principales edificios religiosos, acorde con los relatos mencionados.

Pareciera entonces claro que si bien en la ciudad no se incrementó la cantidad de edificios religiosos, sí se invirtieron cuantiosas sumas de dinero en obras de reparación, ampliación y mantenimiento, y de manera especial, durante el último cuarto del siglo

⁷⁹ Rivera y Garrido (1886: 39-40).

⁸⁰ Palacios (1896).

⁸¹ El autor se expresa originalmente en *fanegadas* (1 fanegada equivale a 6400 m²).



Figura 31. Templo de San Pedro y plaza Mayor (ca. 1890).

Fuente: *Correo del Valle*, agosto 15 de 1907.

XIX, lo cual coincide con un repunte económico de sus pobladores que según Aprile⁸² *adquiere mayor impulso y refuerzo político entre 1902 y 1915*.

Además de los templos y otros edificios religiosos, la ciudad que veía terminar el siglo XIX se vanagloriaba de contar con una imponente casa consistorial (reparada también en 1864 y 1867) y un conjunto importante de obras urbanas: un acueducto que llevaba el líquido a seis pilas públicas repartidas en la ciudad; un cementerio, un matadero, una oficina telegráfica y dos puentes: el puente de calicanto sobre el río Cali y el llamado puente de Santa Rosa (Figura 33) o *punte de alambres* (del tipo colgante) construido en 1894 por iniciativa del señor Francisco Rebolledo, sobre el mismo

⁸² Aprile (2010: 43).



Figura 32. Vista de Cali desde el norte (ca. 1890): (1) Orilla norte del río Cali (actual barrio Granada), (2) Casa de dos pisos en la esquina norte de la actual carrera 4 con calle 12, (3) Iglesia de San Pedro (Catedral), (4) Casa en la esquina de la actual carrera 5 con calle 10, (5) Iglesia de San Francisco, (6) Torre de la Iglesia de La Merced, (7) Actual calle 5, (8) Río Cali.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero y FAMILIA SINISTERRA RODRIGUEZ. Panorámica de Cali de fines del siglo XIX y 605256. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero, 1895. 12X19.r

río, pero como parte del camino hacia Buenaventura⁸³. Además, en 1896, de acuerdo con Palacios⁸⁴, se empezaba a construir otro puente de arco de ladrillo, sobre la quebrada del Aguacatal, cerca a su desembocadura sobre el río Cali.

⁸³ Este puente fue reconstruido en 1909 por la Junta Administradora del Camino de Herradura, sin embargo a los pocos días de haberse puesto de nuevo en servicio, el paso de una recua causó la ruptura de una de las barras que aseguraban la extremidad de uno de los cables. En *El Día*, abril 27 de 1909.

⁸⁴ Palacios (1896).



Figura 33. Puente de Santa Rosa, sobre el río Cali, en inmediaciones de la desembocadura del río Aguacatal (ca. 1894).

Fuente: ERICH BARTH. Puente de Santa Rosa y 102527. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1923. 8.5 X 13.

El origen de todas estas transformaciones en el espacio urbano que se manifiestan en el urbanismo, la arquitectura y las obras públicas, han sido bien estudiadas por Aprile⁸⁵ a partir del registro de impactos económicos y sociales. Para este investigador, durante el siglo XIX se consolida la formación de un eje Cascajal (Buenaventura) – Cali – Palmira a través del cual fluyeron capitales y materias primas que alimentaban las finanzas de negociantes y mercaderes, tanto locales como extranjeros. Sus casas comerciales y sus viviendas terminarán por reanimar el negocio de la construcción y la

⁸⁵ Aprile (2010).

ciudad nuevamente se expandirá y se redensificará. En sus propias palabras:

*Activada por este nuevo soplo en los años 1870 – 90, Cali deja de ser la pequeña aldea señorial; con más de 10.000 habitantes y 200 cuadras de solares es una pequeña ciudad estructurada de forma orgánica y adquiere el carácter social de un burgo, ahora sede de una naciente pero creciente burguesía comercial*⁸⁶.

Terminada la Guerra de los Mil Días y con una nueva burguesía comercial en crecimiento, la ciudad empezaría a pensar en celebraciones que demandaban el que la ciudad se deshiciera de su imagen colonial.

2.3. El puente de calicanto como parte de un escenario vivo y cambiante

Ya se ha dicho que las aguas del río Cali estaban lejos de ser remansos de paz, pues en tiempos invernales su caudal crecía de una manera asombrosa: a la creciente ya mencionada de 1893 se sumaría otra en 1904, que no dejó sin embargo *desgracia personal que lamentar*⁸⁷, pero que obligó de nuevo a pensar en la necesidad de canalizar el río, al menos en el tramo en que este era todavía tangencial a la ciudad:

Las frecuentes avenidas de nuestro hermoso río están causando algunos daños en la ribera izquierda del puente para abajo. Si a tiempo no se construyen obras de defensa en

⁸⁶ *Ibid.*, 46.

⁸⁷ *Correo del Valle*, No. 174, junio 9 de 1904; p. 63. La creciente de 1904 también fue registrada por el periódico *El Día* en su edición del 7 de febrero de 1905 anunciando que para entonces *sí se acometerá formalmente la reforma de nuestro hermoso puente de cal y canto sobre el río Cali, que sufrió graves averías en días pasados, con el fuerte choque de una enorme creciente.*

*ese punto, pronto tendremos que lamentar mayores e irreparables perjuicios en el importante barrio de la Ermita*⁸⁸.

Se trataba de una situación recurrente que no cesará en los años venideros muy a pesar de que hacia 1907, con ayuda de personal militar y presidiarios, se empezaron a construir lienzos de muralla en las orillas que de vez en cuando eran arrastrados por la fuerza de las aguas del río, tal como ocurrió un año más tarde:

*La última creciente del río Cali destruyó en parte la muralla de piedra frente a la Ermita. Con poco costo se reparará el daño hoy, mientras que si se deja al tiempo, quedará incluida la obra entre las de imposible ejecución en Distritos empobrecidos como el nuestro*⁸⁹.

Y dos años después:

*En los últimos días, con motivo del invierno, tan incesante y fuerte como pocas veces se ha visto en esta ciudad, ha aumentado considerablemente su caudal el río Cali y dos veces ha salido de madre, ocasionando graves daños en las habitaciones y fincas de sus riveras. La última ocurrió el domingo, a causa de un torrencial aguacero y arrastró a algunas personas que por fortuna pudieron ser socorridas oportunamente*⁹⁰.

En 1914 la Ordenanza 31 de la Asamblea del departamento del Valle destinó una partida para construir una muralla que impida las inundaciones del río Cali sobre el camino público, sobre el edificio del manicomio y sobre la estación del Ferrocarril del Pacífico⁹¹; y en una nota registrada en las actas del Concejo municipal de 1917, uno de sus miembros, de apellido Mercado solicitaba:

⁸⁸ *Correo del Valle*, No. 166, abril 14 de 1904; p. 1566.

⁸⁹ *El Día*, 6 de mayo de 1908.

⁹⁰ *El Día*, 4 de mayo de 1910.

⁹¹ *Gaceta departamental del Valle*, No. 392, abril 27 de 1914.

[...] *al señor Ingeniero Municipal se sirva practicar una inspección al puente de calicanto de esta ciudad, para que si hubiese sufrido su solidez con motivo de las últimas avenidas del río, dictar las órdenes necesarias a fin de reparar oportunamente el daño* ⁹².

Que los presos adelantaban trabajos en orillas del río Cali, tal como ocurrió durante la construcción del puente de calicanto entre 1835 y 1845, queda bien reseñado en nota prensa de 1916:

Hoy a eso de las 8 de la mañana, se fugaron de la orilla del río, en donde trabajaban, los presos Eusebio Rojas Rosales y Epifanio Jiménez. Fueron capturados una cuadra arriba de la cárcel de las mujeres, o sea en Versailles [...] A los dos prófugos se les castigó poniéndoles una pesada cadena y enviándoles de nuevo a continuar el trabajo que ejecutaban

⁹³

Algunas de las primeras fotos con carácter panorámico del puente de calicanto y sus orillas (Figura 34) nos dejan ver parte de los muros de contención⁹⁴ que respondían la anterior solicitud. Las mismas imágenes ratifican las descripciones que del sitio hicieron los cronistas, relacionadas con las casas de habitación que se servían del río a manera de patio trasero, la ropa secándose al sol e incluso algunas cabezas de ganado trasegando por el río (Figura 35).

A pesar de que durante todo el siglo XIX y hasta los inicios del siglo XX, el río continuaba siendo lugar de uso público, ya él no era considerado por todos como un espacio residual en la ciudad sino que empezaba a mirarse con inusual atención a tal punto que surgieron iniciativas de convertirlo en una vía navegable al mismo tiempo en que autoridades municipales y ciudadanos del común alertaban

⁹² En *Gaceta municipal de Cali*, No 157, mayo 25 de 1917.

⁹³ *El Día*, 12 de enero de 1916.

⁹⁴ La *muralla sobre el río Cali* era una obra a cargo de las rentas departamentales. Gracias a una revisión de la *Gaceta departamental del Valle* del período 1911-1927 se ha podido concluir que esta obra demandó varios años de trabajos de manera intermitente.



Figura 34. Vista del puente de calicanto y sus orillas desde el charco de La Ermita (ca. 1905, pero en cualquier caso, antes de 1917).

Fuente: *Correo del Valle*, agosto 15 de 1907.

sobre los peligros que implicaba un mal uso de los recursos hídricos o llamaban la atención con relación al ornato de sus orillas.

Prueba de lo primero es el Acuerdo emitido el 16 de mayo de 1857 por medio del cual el Cabildo concedió a la sociedad conformada por los señores Miguel Borrero y Manuel Camacho el privilegio para *canalizar el curso del río Cali, desde su desembocadura al río Cauca hasta la confluencia del brazo llamado Rionuevo con el expresado río de esta ciudad*⁹⁵. A través del río se pretendía movilizar un grupo de canoas con cargas de 12 bultos de víveres y productos industriales.

⁹⁵ Citado en *Despertar vallecaucano*, No. 78, mayo de 1985; p. 31.



Figura 35. Vista de las orillas del río, aguas arriba del puente de calicanto; al fondo, la colina de San Antonio (sin fecha, pero probablemente ca. 1920).

Fuente: Calle 13 A # 64 - 50. El río Cali, por el centro de la ciudad y 500637. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1955. 15X21.

En cuanto a lo segundo, en 1852, por ejemplo, el Cabildo municipal ordenaba una vez más a los propietarios de pilas o fuentes de agua domésticas la instalación de desagües *sobre algunas acequias de las calles que siguen a las llanuras de la ciudad* a fin de no ensuciar el río Cali⁹⁶. Todavía en 1904, más de medio siglo después, un diario local recogía así otro conflicto de naturaleza similar:

Hemos visto el principio de un canal que está abriendo el señor Alder⁹⁷ que parte 4 ½ ó 5 cuadras arriba del puente hasta quedar casi al frente de la esquina nordeste de las tapias del orfanato; dicho canal cae perpendicularmente sobre el centro del puente.

⁹⁶ Citado por Jiménez & Bonilla (1997: 15)

⁹⁷ El señor Alder ejercía la cátedra de *Dibujo Lineal* en el Colegio de Santa Librada en el año lectivo 1904-1905. Un año más tarde, aparecería como el autor de los planos del edificio para el Cuartel situado en la Plaza de Bolívar.

Según el punto donde está la boca de la zanja vendrían a tomarse las aguas en ángulo recto, y entonces sería necesario que se construyese un gran dique de cal y canto o de fierro, pues no creemos que una tapia de piedra y palos resista la primera avenida [...] ⁹⁸

Y expresión de la preocupación por el ornato de la ciudad y el confort urbano es otra nota de prensa fechada también en 1904:

La policía debería prohibir que se destruyeran los árboles de las orillas del río pues ellos embellecen y consolidan las riberas, aumentan el caudal de sus aguas y dan sombra a las lavadoras y bañistas de la población ⁹⁹.

Sin embargo, en algunas ocasiones la tala de árboles podía estar bien justificada: en junio de 1909 se cortó una de las ceibas situada en el extremo norte del puente, a cargo de los ingenieros Aquilino Aparicio y Jorge Vergara en previsión a los daños que las raíces del árbol pudieran causar al puente.

Para comienzos del siglo XX el tema de los bañistas, las lavanderas de ropa y los propietarios de animales seguía siendo una preocupación para las autoridades locales: eran tantas las personas que se bañaban en el río que en 1908 la Alcaldía Municipal fijó un Decreto determinando los lugares donde podían asentarse hombre y mujeres separadamente:

Artículo 1: El baño conocido con el nombre de "Charco de la Merced" que se extiende desde la mitad de la cuadra que queda entre las calles 4ª y 5ª hasta la mitad de la cuadra de la calle 6ª, será para uso exclusivo de las señoras, de modo que ningún hombre ó muchacho podrá no solamente bañarse en ese trayecto del río, sino que no podrá bajar a él por la calle 5ª. Designase de igual manera y para el mismo objeto, todo el trayecto del río que queda entre las calles 10ª y 11ª,

⁹⁸ *Correo del Valle*, No. 182, agosto 4 de 1904; p. 182.

⁹⁹ *Correo del Valle*, No. 172, mayo 26 de 1904; p. 1632.

no pudiendo tampoco dirigirse al río ningún hombre por la calle 10ª; este baño se ha llamado del “Colorado Caicedo” y queda al lado de arriba de la oficina telegráfica; también se destina para baño de las señoras, toda la plancha que cubre los ceibas de la Ermita, desde el primer ceiba hasta la cuarta ó sea una extensión de cuadra y media ¹⁰⁰.

De otra parte, las ropas se podían lavar solo a partir del medio día (en 1912 las lavanderas serían obligadas a usar únicamente la margen izquierda¹⁰¹), se prohibía lavar caballos después de las tres de la tarde y ni siquiera la falta de higiene en sus aguas había podido desmotivar a los numerosos ciudadanos que usaban el río:

Hace mucho tiempo se acostumbra en Cali, por disposición de las autoridades, matar perros con veneno y recogerlos de las calles para llevarlos a la orilla del río, en donde los gallinazos complementan la obra de la policía. Esta medida es acertada, acertadísima; pero resulta que en la forma que se hace, se llevan por delante todas las disposiciones sobre higiene pública, con perjuicio de los habitantes de la ciudad. Amenazados como estamos cada momento, por el tifo, la disentería y otras endemias, con esos perros muertos en la orilla del río, en puntos obligados para el baño de ambos sexos y de donde se recoge el agua para diversos servicios, se crea una amenaza más para la salud pública ¹⁰².

A medida que se fue transformando el valor que el río tenía para la ciudad -en buena medida gracias a la construcción y puesta en servicio del puente de calicanto- él se convirtió también en escenario apto para la celebración de eventos públicos, tal y como aconteció en 1907, según lo registró una nota de prensa de la época:

¹⁰⁰ Decreto No. 104 del 20 de marzo de 1908, publicado en *El Día*, 7 de abril de 1908.

¹⁰¹ *El Día*, 25 de septiembre de 1912.

¹⁰² *El Día*, 18 de enero de 1916.



Figura 36. Celebración de siembra de árboles llevada a cabo en el extremo sur del puente de calicanto.

Fuente: *El Correo del Valle*, No. 298, agosto 15 de 1907.

Una de las vistas que hoy publicamos se refiere a la fiesta de La siembra de Árboles, una de las más suntuosas y brillantes que ha presenciado la ciudad de los farallones azules [...] El rumoroso río cristalino, que arrulla con su voz de amor a Cali y al que todo espíritu nacido en esta tierra debe la felicidad de su exquisito recuerdo, fue tomado en otra de las vistas que hoy ofrecemos. Se ve allí el sólido puente que lo atraviesa, en la parte que corresponde a la población ¹⁰³.

La elocuente imagen que ilustraba la nota anterior (Figura 36) permite apreciar además el extremo sur del puente, un punto particularmente interesante en el desarrollo de esta investigación. En la orilla izquierda (norte) se aprecian ya algunas casas, en una de las cuales funcionaría el manicomio municipal (situado entre el río Cali y el río Nuevo) y un poco más al norte, el predio llamado *Galilea* en

¹⁰³ *El Correo del Valle*, No. 298, agosto 15 de 1907.

donde funcionará años más tarde la fábrica de mosaicos de Mateo Valli (1921).

Se concluye entonces que el puente de calicanto y su entorno constituían un espacio urbano vivo y cambiante que concentraba no solo la atención de los habitantes de Cali sino también de las autoridades locales con el fin de hacer de él una alternativa al centro tradicional y a la plaza principal.

Tercera parte

UN NUEVO SIGLO DE GRANDES TRANSFORMACIONES

3.1. El puente necesita ser más ancho

En 1917 la ciudad de Cali ocupaba un área de 256 hectáreas y su población rondaba los 30 mil habitantes; contaba *con 17 carreras que van de Occidente a Oriente y 24 calles de Sur a Norte, debidamente numeradas* lo cual generaba 220 manzanas que a su vez contenían 3865 casas ...

[...] número este que se aumenta diariamente porque el desarrollo de la población es considerable y crece en una proporción muy halagadora, al mismo tiempo que los antiguos edificios va siendo sustituidos por construcciones modernas de acuerdo con los últimos dictados de la higiene y de la estética ¹⁰⁴.

A los ya tradicionales edificios religiosos que en Cali habían sido considerados paradigmas de la arquitectura local (San Pedro, San Francisco, etc.), se sumaba para entonces una casa de gobierno, las oficinas del poder judicial, el matadero público, la plaza de mercado y de manera especial, la estación del ferrocarril (Figura 37) a la cual llegaban las locomotoras cruzando el río Cali mediante un sólido puente de hierro (Figura 38). Además, en las inmediaciones

¹⁰⁴ Información de la oficina de estadística municipal incluidos en *Gaceta Municipal de Cali*, No. 156, mayo 8 de 1917 (datos para *El libro azul de Colombia*).



Figura 37. Estación del Ferrocarril del Pacífico, en Cali.

Fuente: *Revista Cromos*, No. 26, julio 15 de 1916; p. 41.



Figura 38. Puente metálico sobre el río Cali para el servicio de las locomotoras a la altura de la actual calle 25.

Fuente: *Revista Cromos*, No. 397, marzo 22 de 1924; p. 208.

del puente de calicanto se empezaba ya a construir un edificio para el cuartel militar (enteramente en mampostería) separado del manicomio por el llamado Paseo de las Ceibas mientras que a pocas cuadras, en el centro de la ciudad, se levantaba un amplio local para las funciones del cinematógrafo.

La llegada del Ferrocarril a Cali el 1 de enero de 1915 fue un hecho de enorme trascendencia urbana que obligó a la construcción de nuevas vías entre las que se cuenta la prolongación de la avenida Uribe Uribe (hoy carrera 1) que arrancaba desde el extremo sur del puente de calicanto y la avenida Miguel López Muñoz (hoy calle 25), nuevo borde de la ciudad:

Sabemos que cursa en el Concejo un proyecto de acuerdo sobre ejidos urbanos, por el cual mediante la reglamentación que en él se dá, pueden los ocupantes de dichos terrenos quedar en ellos a perpetuidad con legítimo título de propiedad, mediante construcción de casas y plantación de árboles frutales. Ese proyecto [...] hará prosperar los barrios nuevos, pues el interés de los ocupantes de hoy, por ser dueños de sus lotes, los hará cumplir lo prevenido [...] puesto que el desarrollo de esta parte de la ciudad [la calle 25] tiene irremediamente que efectuarse, nos vamos anticipando a la mejora de la localidad para recibir el hábito de progreso que traerá la llegada del ferrocarril ¹⁰⁵.

Y en lo relacionado con el ámbito de la construcción arquitectónica, durante los primeros años del siglo XX la mano de obra fue muy escasa ante la enorme demanda del Ferrocarril del Pacífico. Periódicamente, en publicaciones como *El Día* se solicitaban albañiles dispuestos a trasladarse a los campamentos de la empresa¹⁰⁶ y en 1907 el Gobernador del departamento autorizó que *hasta cincuenta de los procesados que se hallan detenidos en la cárcel de este Circuito salgan a trabajar en las obras públicas de Cali: 20 en la composición de las calles que enmarcaban la plaza de San Pedro,*

¹⁰⁵ *El Día*, 10 de julio de 1914.

¹⁰⁶ *El Día*, 30 de octubre de 1906.

15 en la calle que conducía a la iglesia de San Nicolás, 10 a las obras de alcantarillado y 5 a los trabajos urgentes que determinara el ingeniero encargado, Aquilino Aparicio¹⁰⁷.

Los caleños contaban también para el año de 1917 con luz eléctrica generada por fuerza hidráulica (gracias a una planta construida a orillas del río Cali, cerca del puente colgante de Santa Rosa), servicio de telefonía y se iniciaba la construcción de un acueducto metálico, a la vez que se renovaban las alcantarillas de la mayor parte de las calles de la ciudad. Además:

El movimiento comercial es activo y el servicio de transporte se hace, principalmente, en camiones, carros y automóviles; con la particularidad de que los coches, a pesar de la facilidad de mantener los caballos en la población o sus alrededores, no han sido de buena adaptación en la localidad ¹⁰⁸.

Estos datos coincidían con el cumpleaños número 72 del puente, que todavía seguía siendo objeto de cuidados por parte de las autoridades locales, según se deduce de comunicaciones enviadas al Concejo municipal:

Número 566. Pásese el oficio del señor Ingeniero Municipal a la Comisión de Presupuesto para que incluya en el proyecto que debe presentar a la consideración del Concejo las partidas que crea necesarias para la desecación de los terrenos ejidos y la defensa del puente de calicanto de esta ciudad.

Número 567. Oficiese al señor Alcalde para que ordene a los propietarios del predio "La María" destruir los hormigueros que en él existen y que en concepto del señor Ingeniero pueden causar grave daño al puente de calicanto de esta ciudad ¹⁰⁹.

¹⁰⁷ *El Día*, 29 de enero de 1907.

¹⁰⁸ *El Día*, 30 de octubre de 1906.

¹⁰⁹ *Gaceta municipal de Cali*, No. 158, junio 18 de 1917.

Ambos factores (incremento del tráfico¹¹⁰ y deterioro natural) fueron, seguramente, los que animaron al Concejo municipal a estudiar la mejor manera posible de ensanchar el tablero del puente ya que para entonces no se contaba con el dinero suficiente que financiara una nueva estructura en vista de que los fondos municipales estaban consagrados a la conclusión del acueducto metálico. Así quedó registrada esta decisión en las actas de la corporación pública que tomaría la forma de Resolución:

El Concejo Municipal de Cali, Considerando: Que el hermoso puente de calicanto sobre el río Cali, que nos legaron nuestros antepasados, es del todo insuficiente para las necesidades del tráfico actual de la ciudad; Que habiendo emprendido el Municipio la más importante de sus obras, como es la del Acueducto metálico, no podrá mientras no lleve a cabo dicha obra, acometer otras que también son importantes, como la erección de nuevos puentes que faciliten el ensanche de la ciudad hacia el lado norte; Que en esta capital hay muy distinguidos ingenieros que a no dudarlo prestarían el contingente de su ciencia para resolver la mejor manera de ensanchar el puente sin que sufra su solidez, Resuelve: solicitar muy respetuosamente del señor doctor Rafael Alvarez Salas sus valiosísimos conceptos sobre la obra que mejor convenga ejecutar en el puente de calicanto de esta ciudad para aumentar su amplitud a fin de adaptarlo a las necesidades del tráfico actual ¹¹¹.

Pero ¿quién era Rafael Alvarez Salas, cuyo concepto sería considerado por encima del de los ingenieros locales para modificar el puente? Ingeniero graduado de la Universidad Nacional de Colombia en 1879, Alvarez (Figura 39) había nacido en Purificación en 1859 (fallecería en New York en 1920). Profesionalmente, se

¹¹⁰ Se tiene constancia de que en diciembre de 1915 había en Cali 12 automóviles y una agencia regentada por un tal Alejandro Garcés Patiño. Nota publicada en *El Día*, 12 diciembre de 1915.

¹¹¹ *Gaceta municipal de Cali*, No. 163, agosto 27 de 1917. La resolución es la No. 633 y corresponde a la sesión del 28 de junio de ese año.

desempeñó en el Ferrocarril de Antioquia, participó en la comisión de límites con Venezuela y fue Director Técnico del Ferrocarril del Pacífico desde 1908, cargo último que le sirvió para convertirse en una figura respetada en el Valle del Cauca pues fue bajo su supervisión que se terminó la línea férrea entre Papagayeros y Cali en 1915. Participó también en la construcción de las estaciones ferroviarias de Palmira y Buga. Y aunque su respuesta explícita a la solicitud del cabildo municipal no ha quedado registrada, parece claro, dada la solución finalmente empleada, que rápidamente surgió el uso de rieles de ferrocarril en las labores de ampliación del tablero del puente.

Los rieles se tomarían del viejo muelle que por entonces se desahacía en Buenaventura: terminado hacia 1882¹¹², contaba con una estructura de madera que al amparo de la siguiente cita, en algún momento debió ser reparado mediante piezas metálicas.

[...] y dígaselo que el Concejo se permite comisionarlo para que en nombre y representación del Municipio de Cali obtenga del Gobierno Nacional la cesión gratuita de las vigas y demás elementos de hierro que existen en el antiguo muelle de Buenaventura, a fin de poder utilizarlas en la ampliación del puente sobre el río Cali, en esta ciudad. Hágasele presente al doctor Carlos Holguín Ll. que el dicho muelle no presta servicio alguno y está en tal estado de deterioro que probablemente dentro de muy corto tiempo se irá al fondo del mar sin provecho para nadie, y así, con la cesión que se solicita, se evitará en parte la total pérdida de esos materiales ¹¹³.

Por alguna razón que se desconoce, los rieles que finalmente se usaron en el puente de la ciudad no fueron tomados del muelle de Buenaventura pero sí cedidos por la obra del acueducto: *cédense*

¹¹² Aprile (2002).

¹¹³ *Gaceta municipal de Cali*, No. 164, septiembre 27 de 1917. En la sesión del 10 de julio de ese año.



Figura 39. Rafael Alvarez Salas.

Fuente: *Anales de ingeniería*, vol. XLIII, No. 500, agosto de 1935; p. 496..

*a la Gobernación los rieles sobrantes de la obra del Acueducto para la ampliación del puente sobre el río Cali*¹¹⁴.

En 1918 y bajo la supervisión de Julio Fajardo Herrera (Figura 39) se llevó a cabo la obra, consistente en la construcción de andenes en voladizo de 2 metros de ancho a cada lado para usar con fines vehiculares la totalidad del ancho del tablero mediante rieles de ferrocarril dispuestos transversalmente y situados en parejas de manera correspondiente con las pilas de los arcos principales. En una fotografía de la época (Figura 39) se aprecia el puente de costado, con sus arcos intactos y las vigas en voladizo dispuestas por pares; una nueva baranda también fue construida.

El ingeniero Fajardo Herrera también se había graduado de la Universidad Nacional y para 1918 ostentaba el cargo de Ingeniero Departamental del Valle del Cauca. Posteriormente intervendría, como constructor particular, en la erección de los puentes metálicos de Mediacanoa (1927) y General Santander (1940), ambos sobre el río Cauca, y que en su momento representaron una nueva dimensión de la técnica en la región.

¹¹⁴ *Gaceta municipal de Cali*, No. 173, enero 15 de 1918.

A partir de la información fotográfica existente (Figuras 40 y 41) y del informe que Fajardo Herrera escribiera un año más tarde para el Gobernador del departamento, es posible deducir que las obras dirigidas por él en 1918 se limitaron a lo anteriormente dicho y a la disposición de un pavimento de macadam¹¹⁵ sobre el tablero del puente. No se tiene noticia ni evidencia de que en este año se alteraran las condiciones originales de los arcos principales en ladrillo:

EL PUENTE DE CALI. Esta obra de construcción antigua, cuya anchura entre los andenes no permitía el paso sino de un vehículo, y que presentaba serios inconvenientes para el gran movimiento que tiene, fue ampliado por disposición de la Junta Departamental de Rentas y Obras Públicas. Además de las ventajas obtenidas para el tráfico, el cual se hace hoy cómodamente en una calzada de macadams de cinco metros de ancho y andenes de concreto reforzado de dos metros de ancho cada uno, el ornato de la ciudad ha ganado considerablemente presentando una obra moderna y elegante en uno de los paseos más concurridos de la capital del Departamento. El gasto total producido por esta importante mejora fue de \$5635.65 ¹¹⁶.

Es interesante leer en esta descripción del alcance de las obras escrita por el propio Julio Fajardo, no solo las determinantes funcionales sino también las valoraciones formales que se le conceden al espacio público, lo cual representa un cambio notable con relación a las apreciaciones que sobre el mismo puente se hicieran en los años cercanos a su puesta en servicio. Tanto la prensa local como revistas de circulación nacional registraron en sus páginas los re-

¹¹⁵ Producto del pensamiento del escocés John McAdam (1756-1836) era que el agua que se infiltraba en el suelo constituía el principal agente dañino de los caminos, por lo que propuso un sistema de pavimentación consistente, primero, en secar bien el suelo natural para luego cubrirlo con una capa impermeable al agua formada por una piedra machacada, de aristas vivas y tamaño uniforme, dando además al camino una pendiente transversal hacia las cunetas laterales para facilitar el drenaje de las aguas lluvias: el sistema se bautizó "macadam".

¹¹⁶ Fajardo (1919: 53-54).

sultados formales del remozado puente y del paseo que se iniciaba al final de su extremo norte.



Figura 40. Dos imágenes del puente sobre el río Cali luego de la ampliación del ancho de la calzada, en 1918.

Fuente: *Revista Cromos*, No. 144, diciembre 14 de 1918; p. 363.



Figura 41. Vista lateral del puente sobre el río Cali luego de la ampliación del ancho de la calzada, en 1918

Fuente: colección particular (postal acquarelada).

3.2. Un nuevo hito: la construcción del edificio del Cuartel en inmediaciones del puente de calicanto

El gobierno presidencial del General Rafael Reyes (1904-1909) abogó, entre otras cosas, por la modernización del ejército colombiano a través de la instauración de colonias militares y penales, la creación de importantes instituciones como la Escuela Militar y la Escuela Naval y la división del territorio en zonas castrenses. Como parte de esta política se creó en 1908 el Comando de la Tercera Brigada, organizado inicialmente en dos unidades: el batallón No 10 de infantería con asiento en Popayán y el regimiento de infantería Pichincha, acantonado en Cali.

Como parte de esta actitud reformista también atribuye Vásquez (2001) el impulso a la construcción de una sede para el cuartel de la ciudad de Cali en los terrenos denominados *La pesebrera*, de propiedad del General Jaime Córdova, situados en el globo de terreno llamado *La isla*, comprendido entre el río Cali y el río Nuevo. El primer nombre obedecía al hecho de que en 1906, en lo que entonces era la *Plaza de Bolívar*, entre el puente de calicanto y el río Nuevo, se dispusieron unas caballerizas en donde los viajeros que llegaban a la ciudad desde el norte podían dejar las bestias y los arreos al cuidado de un administrador¹¹⁷.

El diseño del edificio estuvo a cargo del ingeniero Enrique E. Alder, cónsul de Suiza en Cali¹¹⁸, pero los planos probablemente fueron dibujados y desarrollados por el también ingeniero Aquilino Aparicio, formado en la Universidad Nacional de Colombia, de donde se graduó en 1873 y quien a lo largo de su vida profesional adelantaría numerosos proyectos entre los que se cuentan la construcción de varios tramos del llamado Camino de Occidente y el cálculo estructural del puente metálico sobre el río La Vieja, en inmediaciones de Cartago, entre otros.

¹¹⁷ *El Día*, 26 de abril de 1906

¹¹⁸ *El Día*, 23 de mayo de 1906.

El proyecto para el Batallón partía de un esquema bastante simple conformado por una planta cuadrada constituida por cuatro pabellones organizados en torno a un único patio central, también cuadrado. Cada pabellón contaba con dos pisos y en cada una de las dos esquinas que se alzaban sobre la fachada principal (mirando al Parque Bolívar) se levantaría una torre ochavada a la manera de garita. El área total estimada al inicio de la construcción era de 6.400 m², lo que significa que el área ocupada por cada uno de los pabellones (en primer piso) rondaba los 800 m².

La fachada principal (Figura 42) se organizaba simétricamente a partir de un cuerpo construido en piedra labrada que ostentaba sendos arcos de medio punto en cada uno de los dos pisos, flanqueados por pilastras adosadas al plano vertical del muro. Cornisas elaboradas con molduras simples separaban los pisos y un juego de almenas remataba los antepechos que pretendían delimitar la cubierta. Los dos cuerpos laterales repetían una sucesión de arcos de medio punto resaltados con molduras: seis cuerpos a cada lado remataban en una torre de planta cuadrada que se adelantaba al plano de cada fachada, con fuerte predominio del lleno sobre el vacío y reproduciendo los arcos de medio punto como modelo en todas sus aberturas.

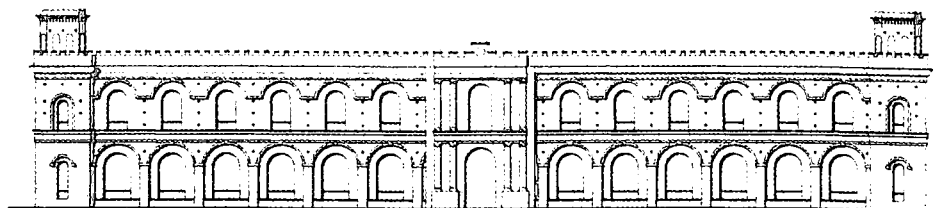


Figura 42. Reconstrucción de la fachada principal del edificio del Cuartel.

Elaboró: Edwin Sotelo Zúñiga.

Se trataba de una composición bastante simple, inspirada probablemente en instalaciones militares decimonónicas, caracterizadas por la simetría bilateral y la austeridad decorativa. No deja de ser

interesante que en uno de los listados de materiales adquiridos para la construcción del edificio¹¹⁹ quedara consignada la compra de un libro de arquitectura (*Viñola*)¹²⁰ por valor de cuatro pesos.

Ya en el plano de lo constructivo, la primera piedra del edificio (concebido con capacidad para dos mil hombres) se puso el 20 de julio de 1906, como parte de las celebraciones del día de la Independencia. Sin embargo, solo en diciembre de ese año el Ministerio de Guerra aprobaría una partida de \$27.000 pesos que se girarían a la ciudad en 9 pagos mensuales de \$3.000 cada uno, por lo que se puede deducir que los dineros invertidos en septiembre de 1906 (que ascendían a \$483,68 pesos¹²¹) obedecían a recursos cedidos por la municipalidad con el fin de asegurar el inicio de las obras.

Así, los trabajos más importantes debieron empezar solo en enero de 1907, tal y como lo registró la prensa local¹²² que durante los primeros meses no hizo más que alabar el rápido transcurrir de las obras de construcción encargadas al General Camilo Arana, entonces Inspector de Zapadores del Batallón 9 de Infantería. Para abril de ese año ya casi se habían terminado las cimentaciones cuyo volumen alcanzaba los 820 m³:

Están ya casi concluidos los cimientos que tienen tres metros de profundidad por dos de ancho; cimientos suficientes para levantar el más firme y pesado edificio ¹²³.

¹¹⁹ *El Día*, 24 de septiembre de 1907.

¹²⁰ Giacomo Barozzi, llamado "Il Vignola" fue autor de *Regola delli cinque ordini d'architettura*, un libro publicado en torno a 1562 y considerado como uno de los tratados de arquitectura renacentistas más difundidos gracias a las múltiples traducciones que se hicieron de él, incluso al castellano. Sus bellas láminas facilitaron su uso y propagación entre arquitectos y aficionados al mundo de la construcción. Probablemente con este libro se resolvieran en Cali algunos de los detalles relacionados con los remates de los muros, el trazado de los arcos y las molduras de las columnas.

¹²¹ *El Día*, 9 de octubre de 1906.

¹²² *El Día*, 5 de marzo de 1907.

¹²³ *El Día*, 9 de abril de 1907.

El nombre de Camilo Arana estaba ligado a varios proyectos de importancia urbana entre los que se contaban la construcción de la casa municipal al servicio de los batallones acantonados en Cali, el cimientado para el muro de la verja de la Plaza de la Constitución (hoy Plaza de Caycedo), el acueducto público bajo la Calle del Comercio (hoy calle 12), la canalización del río Guachal, la composición del Camino del Comercio (entre Cali y Palmira)¹²⁴, la reparación de varias calles y andenes y muy especialmente la construcción de una muralla junto al río Cali (entre abril y diciembre de 1905 una primera etapa y posteriormente entre mayo y octubre de 1906) elaborada con piedra de cantera y cal bajo su supervisión y con mano de obra del personal militar.

En compañía de Arana estaba el General Lucio Velasco, entonces comandante de la zona militar acantonada en la ciudad y por esos mismos años impulsor de varios proyectos paisajísticos para el entorno del río Cali. Su aporte más significativo al proyecto del Batallón tendría que ver con la capacitación de la mano de obra y con una incipiente sistematización de los procesos organizativos de la construcción.

Una importante fuente para conocer tales aspectos es el conjunto de once informes financieros del proyecto de construcción¹²⁵, en donde aparecen discriminados los gastos ocasionados por el pago de jornales y la compra de materiales e insumos. De su sistematización y análisis se desprenden las siguientes conclusiones relativas a la manera en que se construía en Cali a comienzos del siglo XX y que tal vez no guarden diferencias sustanciales con los procesos similares llevados a cabo durante la erección del puente de calicanto.

¹²⁴ El camellón entre Cali y Palmira por el llamado Paso del Comercio empezó a construirse en 1887, según información publicada en el periódico *El Trabajo* de la ciudad de Popayán el 21 de mayo de 1887.

¹²⁵ Publicados en *El Día*, 9 de octubre de 1906, 8 de enero, 9 de abril, 14 de mayo, 9 de julio, 27 de agosto, 24 de septiembre, 22 de octubre, 26 de noviembre, 24 de diciembre de 1907, 28 de enero y 26 de mayo de 1908.

Tabla 1. Costo de la mano de obra en la construcción del edificio para el Batallón Pichincha a lo largo de un período de 11 meses (no consecutivos) comprendidos entre octubre de 1906 y abril de 1908.

	Valor de los jornales recibidos en 11 meses no consecutivos (en pesos)	Relación porcentual con relación al costo total de la mano de obra
Albañiles	849,46	40,31
Carpinteros	380,37	18,05
Canteros	347,50	16,49
Aserradores	184,5	8,76
Alfareros	24,00	1,14
Otros no especificados	321,42	15,26

Fuente: elaboración propia.

El costo de la mano de obra, en el período señalado, correspondió al 28,7% del costo total de la edificación. En ella se contabilizaban gremios de albañiles, carpinteros y canteros, principalmente, siendo los primeros los que mayor remuneración recibían por su trabajo. Una descripción detallada se puede apreciar en la Tabla 1.

Es importante señalar que durante el período estudiado, el personal asalariado fue siempre el mismo: Ramón Collazos, Isaías Caicedo, Francisco Soto y Pedro Zúñiga actuaron como albañiles; Ernesto Gaviria fue el carpintero principal; Lisímaco Borda, Isaías López, Hipólito Echeverry y Antonio Nassar los canteros; Ignacio Rojas operaba como aserrador y Buenaventura Hernández era el alfarero. Según nota de la prensa local, todos ellos recibieron capacitación en la obra:

[...] la mayor parte de los obreros que en ella trabajan [en la obra del Batallón] han sido educados, para el efecto, por el General y muchas veces contra la opinión de los mismos educandos, que creían no poder hacer lo que les enseñaba

¹²⁶.

Adicionalmente, numerosos miembros del personal militar colaboraban en los trabajos de construcción, por lo que la obra llegó a ser

¹²⁶ *El Día*, 19 de noviembre de 1907.

vista como una escuela práctica de artes y oficios¹²⁷, a la manera de lo que había ya ocurrido en Popayán durante la construcción del puente del Humilladero¹²⁸.

Por su parte, el costo de los materiales de construcción en el período señalado alcanzó una proporción equivalente al 71,28% del costo total de la edificación, correspondiéndole los ingresos más altos al señor Rudecindo Jaramillo (17,75%) quien suministraba las maderas aserradas para la obra. La lista de proveedores era sin embargo extensa incluyendo 115 nombres de personas naturales y algunas sociedades entre los que se destacan Bohmer & Linzen (quien facturó el 10,7% del total de insumos), Luis Fisher (4,42%) y Burckhardt & Co. (2,47%).

Otro importante aspecto constructivo tiene que ver con la cadena de producción de materiales de construcción. Bajo el mando de Lucio Velasco se construyó un horno con el fin de abastecer de ladrillos la fábrica del edificio para el Batallón situado a menos de un kilómetro de distancia:

El horno mide 5 metros de altura por 3 de diámetro, así: 1 m de cimienta, 1 m de éste a los arcos y 3 m de los arcos a las pilastras del techo. Tiene capacidad para quemar 2.300 adobes, poco más o menos, de cuarenta centímetros de largo por diez y ocho de ancho y ocho de grueso.

La enramada de este horno mide 2 m de altura por 5 m de diámetro y el corredor que lo rodea 26 m 40 cms de longitud por 3 m de ancho, excepción hecha de 6 m que no tienen más de 3 m de ancho.

La enramada del galpón mide 27 m 60 cm longitudinales por 10 m de ancho y su altura a la solera es de 2 m 70 cm

¹²⁹.

¹²⁷ *El Día*, 10 de diciembre de 1907.

¹²⁸ Galindo y Paredes (2008).

¹²⁹ *El Día*, 23 de abril de 1907.

A los ladrillos (preparados con adición de polvo mineral), tejas y adobes fabricados a pie de obra se sumaban piedras sacadas del río para la construcción de los cimientos ciclópeos, almudes de cal, guaduas, chontas, maderas labradas, piedras de cantera (cercana también a las obras), carbón mineral, hierro en rieles y el llamado *cemento romano*, como entonces se denominaba al cemento tipo Portland, importado de Europa¹³⁰. Adicionalmente, la obra contaba tempranamente con un tanque para envenenar maderas y un vivero en donde se cultivaban los árboles destinados a sembrarse en los parques aledaños¹³¹

En cuanto a la organización de los trabajos, el periódico *El Día*, en una crónica de Miguel Valencia, describía detalladamente el modelo de producción impuesto por Lucio Velasco:

Los trabajos se llevan a cabo por el Batallón 9º de Infantería acantonado en la ciudad: este Cuerpo ha sido dividido en secciones por el mismo Jefe nombrado antes y cada sección la preside un Oficial.

Todos los días cada Comandante de sección da al Jefe del Cuerpo cuenta de los trabajos ejecutados por ésta y el citado Jefe transmite, diariamente también y por escrito, el parte general al señor General Lucio Velasco ¹³².

Adicionalmente, se llevaba una completa bitácora en donde se consignaban las actividades del personal (tanto jornaleros como militares) dejando clara constancia de los rendimientos de mano de obra. Por ejemplo:

El maestro López talló ciento sesenta tejas comunes; el Sargento Martínez y el Cabo Lozano tallaron setenta y cinco tejas para caballete y cincuenta y cinco planas; un Soldado apilando material; otro en la cimbra; el Cabo Holguín

¹³⁰ El cemento tipo Portland marca *Atlas* se vendía en Cali en la casa comercial de Juan de Dios Ogliastri.

¹³¹ *El Día*, 19 de noviembre de 1907.

¹³² *El Día*, 3 de diciembre de 1907.

y un soldado quemando material; los Soldados Toba, Zúñiga y Lerma hicieron cuatrocientos setenta adobes grandes; cinco Soldados preparando barro ¹³³.

Lo cual se traducía en un efectivo y preciso control sobre la obra:

[...] Reuniendo los partes diarios, tan detallados y ordenados como se ve, se puede saber con entera certeza cuántas piedras se emplearon, v.g., en los cimientos, o cuántos ladrillos en la edificación, cosa que dará a ver con excepcional exactitud el costo de la obra. Esto sí puede llamarse organización seria y estadística completa ¹³⁴.

Este modelo organizativo funcionaría al menos en los dos primeros años (hasta 1908), al cabo de los cuales el señor Gonzalo Naranjo fue nombrado Inspector de los trabajos de construcción del Cuartel, con una asignación mensual de \$62 pesos¹³⁵ aunque a partir de entonces las obras empezaron a sentir una disminución en su ritmo, no solamente a causa del lento flujo de los fondos sino también por las opiniones desfavorables al proyecto emanadas por funcionarios del Ministerio de Guerra:

Si no se vuelve a incurrir en el error de pretender que los cuarteles, como sucede con el que actualmente se construye en Cali, sean verdaderas fortalezas militares, ya que este no es su objeto, y si se adoptan métodos modernos de construcción, me atrevo a creer que con una partida igual a la que hoy se destina para arrendatarios y reparaciones, se lograría, en el curso de pocos años, dotar a la Nación de cuarteles cómodos en las poblaciones que forzosamente han de ser acantonamientos de tropas ¹³⁶.

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ *El Día*, 14 de abril de 1908.

¹³⁶ Arango (1913: 18).



Figura 43. Fachada principal del edificio del Cuartel en torno a 1927, en proceso de construcción.

Fuente: ERICH BART. Panorámica del Batallón Pichincha y 102529. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1930. 9 X 14.

Noticias fragmentarias dan cuenta de continuas interrupciones en el proceso edificatorio a tal punto que al momento de fallecer el General Lucio Velasco, el 18 de febrero de 1925, se contaba tan solo con el 50% del área del primer piso terminado aunque la fachada principal había alcanzado la totalidad de su altura, tal y como lo muestra una foto tomada hacia 1927 (Figura 43). Un informe de 1929 daba cuenta del estado de las obras:

*Cuartel de Cali. Para la terminación de este edificio que será un cuartel modelo, falta por levantar la mitad del claustro principal y construir las dependencias para las cocinas, enfermería, baños, excusados y caballerizas*¹³⁷.

Otro informe, fechado esta vez en 1930 expresaba que *los trabajos en la construcción del cuartel de Cali están suspendidos por falta*

¹³⁷ Abadía (1929: 45).



Figura 44. Cubierta del edificio del Cuartel en 1932.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y ALBERTO TORRES. Instalaciones del Cuartel Nacional de Cali y 100382. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1935. 13X8.

de fondos destinados a ese objeto, y desde hace mucho tiempo [...] ¹³⁸. En este mismo informe se comentaba que el edificio del Cuartel haría uso del cauce de la quebrada del río Nuevo para la construcción de su alcantarillado.

Con toda seguridad la celebración de los 400 años de fundación de la ciudad de Cali, en 1936, reanimaron la culminación de lo empezado. En un nuevo informe, por ejemplo, se menciona que desde el Ministerio de Guerra ...

[...] se ha practicado una visita al edificio para estudiar el presupuesto que debe destinarse a continuar la obra que está suspendida hace varios años y se esperan propuestas para contratar una reparación total de la azotea [...] ¹³⁹

¹³⁸ Congreso Nacional de Colombia (1930: 136).

¹³⁹ Ministerio de Guerra (1933: 77).

En julio de 1939 el comando de la Tercera Brigada decidió trasladarse enteramente desde Popayán a la ciudad de Cali. Para entonces el edificio contaba con una cubierta plana (Figura 44) que cerraba la totalidad del segundo piso construido de tal manera que el conjunto guardaba la apariencia de un bloque compacto en forma de “U”, con un patio interior que servía de espacio para ejercicios militares, depósito de enseres e incluso llegó a albergar la primera sede del cuerpo de bomberos voluntarios de la ciudad. Una fotografía tomada a finales de la década del 30 y tomada en dirección occidente – oriente (Figura 45) permite apreciar el edificio al término de su primera fase de construcción, las escaleras exentas de madera que llevaban al segundo piso y los cobertizos bajos que cerraban el patio principal.



Figura 45. Vista del conjunto desde el occidente (ca. 1939).

Fuente: *Despertar vallecaucano*, No. 100, diciembre de 1989; p. 12.

3.3. La reconfiguración urbana del lado norte del puente de calicanto entre 1918 y 1936

La construcción del edificio para el Cuartel animó desde sus comienzos la culminación de la Plaza de Bolívar que se extendía al frente de su fachada principal. Según la prensa local¹⁴⁰, el Concejo municipal de Cali cedió el mismo año de inicio de las obras una fuente ornamental que estaba en la plaza de San Pedro, a la vez que don Guillermo Chávez obsequiaba otra igual a fin de que fueran dispuestas en el nuevo espacio urbano. Sin embargo, la entrega formal de este nuevo espacio público a la ciudad solo se hará realidad el 20 de julio de 1907 por parte del propio Lucio Velasco al señor Evaristo García, en calidad de presidente del Concejo municipal. Durante los años siguientes este lugar hará las funciones de plaza de armas al personal acantonado en el Cuartel (Figura 46).

Se trataba de un lugar claramente delimitado por los ríos Cali y Nuevo (al sur y norte, respectivamente), la fachada principal del edificio del Cuartel al occidente, mientras que en el oriente quedaba un inmenso globo de terreno de propiedad del señor Adriano Martínez y más atrás la casa destinada al manicomio de la ciudad y algunas casas de habitación. Lo atravesaba el camellón del puente de calicanto y se nutría de una tupida arborización que se mantuvo sin mayores cambios hasta 1918 cuando el tablero del puente sufrió las transformaciones ya descritas. Inmediatamente después empezaría a conformarse el denominado *Paseo del Libertador* a partir del anterior *Paseo de Las Ceibas*¹⁴¹ siendo la nueva estatua de Simón Bolívar, puesta en su sitio en 1921, su más importante y preciado hito (Figura 47).

¹⁴⁰ *El Día*, 28 de agosto de 1906.

¹⁴¹ Completar el llamado *Paseo de las Ceibas* se hizo posible en 1907 cuando el Gobierno Nacional adquirió por la suma de 5 mil dólares un predio de propiedad del General Fortunato Garcés Patiño, según nota publicada en *El Día*, 9 de julio de 1907.



Figura 46. Fachada principal del edificio del Cuartel y la Plaza de Bolívar.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y LUCY MEDINA SALAZAR. Batallón Pichincha, patrimonio destruido por los aires de modernización y B460. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 01-0. 14 x 8.5.

Al compás con la terminación de los trabajos de ampliación del puente y su pavimentación con *tarvia*¹⁴², la ciudad empezó a prepararse para un proceso de profundas transformaciones arquitectónicas y urbanas. A la vez que se hacía el acueducto metálico y se reparaban las alcantarillas, se empezaba también la construcción del Teatro Municipal y se iniciaba un ambicioso plan de nuevas avenidas apoyándose en lo que llamarían *el plano del Cali futuro*, encargado por concurso desde el Concejo municipal mediante el Acuerdo 18 del 5 de noviembre de 1918, el cual concentraría sus propuestas en unas áreas bien definidas:

¹⁴² La *tarvia* es un tipo de pavimento que antecedió al asfalto, formado por hidrocarburos y minerales. En enero de 1920 el puente de calicanto había sido ya pavimentado con este material.



Figura 47. Paseo del Libertador (ca. 1925).

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y OLGA LUCIA GARCÉS DE FRANCO. Paseo Bolívar y 201204. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1926. 18X12.

*Por el Norte los caminos que del puente de Rionuevo parten hacia Buenaventura y hacia Yumbo, este último hasta su intersección con la prolongación de la Avenida “Miguel López Muñoz”; por el Oriente, esta Avenida prolongada rectamente hacia el Norte y hacia el Sur; por el Sur una perpendicular a la recta anterior pasando por la intersección de la calle 5ª con la carrera 15; y por el Occidente una paralela a la Avenida “López Muñoz” pasando por la capilla de San Antonio, entre sus intersecciones con los linderos Norte y Sur*¹⁴³.

El proyecto escogido debería indicar -entre otras cosas- la amplitud de las calles, plazas, parques y avenidas y señalar los sitios ade-

¹⁴³ *Gaceta municipal de Cali*, No. 194, 15 de diciembre de 1918.

cuados para la construcción de templos, escuelas, teatros, mercados y puentes *que unan la parte norte con el centro de la ciudad*, es decir, adelantándose a los procesos de ocupación urbanística que darían pie a la conformación y la urbanización proyectada por los señores López & Gómez en la ribera izquierda de río Nuevo, aprovechándose de las facilidades de comunicación que sobre sus tierras ofrecía el puente de calicanto recién ampliado. Adicionalmente, el municipio reformó profundamente la planta de profesionales de su oficina de obras públicas creando los cargos de un ingeniero ayudante, un inspector de obras públicas, un inspector de bosques, un inspector de alumbrado y un fontanero; reasignó sus funciones y precisó la manera de ser escogidos. En febrero de 1919 la ciudad adoptó también un reglamento de construcciones y dictó disposiciones sobre procesos de urbanización¹⁴⁴.

Otro hecho importante relacionado con la transformación del lado norte del puente de calicanto lo constituyó la construcción de la planta industrial de la Cervecería Alemana sobre un predio ubicado en la margen izquierda del río Cali y contiguo al edificio del batallón, en torno a 1926. Como bien lo han explicado otras investigaciones¹⁴⁵, su implantación hizo necesaria la construcción de un puente metálico sobre el río Cali a la altura de la calle 8ª que comunicaba la fábrica con el centro de la ciudad e impulsó la construcción de la llamada avenida Pichincha situada entre la misma planta y el Paseo del Libertador.

El entorno del puente de calicanto ganaba así nuevas calles e iba definiendo también el futuro de su orilla norte: la Cervecería cedió un terreno para usos deportivos de carácter público (club de tenis) y el parque Mallarino (que de ser propiedad de la Nación pasó al dominio municipal) se convirtió en el lugar escogido para disponer en él un monumento a Jorge Isaacs, autor de *La María*. El circuito se completaría con la construcción del puente España en 1937 que conectaría, salvando el río Cali de manera perpendicular, la avenida Pichincha (Figura 48) con el dentro de la ciudad.

¹⁴⁴ *Gaceta municipal de Cali*, No. 201-202, mayo 31 de 1919.

¹⁴⁵ Hincapié (2000).



Figura 48. Avenida Pichincha, junto al costado sur del edificio del Cuartel. Al fondo, las instalaciones de la Cervecería Alemana, en torno a 1932.

Fuente: PEDRO RIASCOS. Calle Pinchincha, donde se alcanza a divisar las instalaciones del Batallón Pichincha y 402041. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1930. 9X14.

El Paseo del Libertador o Paseo Bolívar se complementaría con la transformación de la avenida Boyacá (llamada avenida Belalcázar a partir de su inauguración), acontecida entre 1934 y 1936 como parte de las celebraciones del cuarto centenario de la fundación de la ciudad. Hasta entonces, se trataba de una vía estrecha y sin pavimento que transitaba sobre el piedemonte de los cerros de la ciudad en dirección oeste buscando el empinado ascenso hacia la vía al mar. La nueva avenida Boyacá arrancaba al término norte del Paseo Bolívar y terminaba en el cruce de la calle 4 con carrera 4 completando así un circuito descrito por los ingenieros a cargo de la obra, Vicente Aragón y Jorge Quintero de la siguiente manera (Anónimo, 1935):

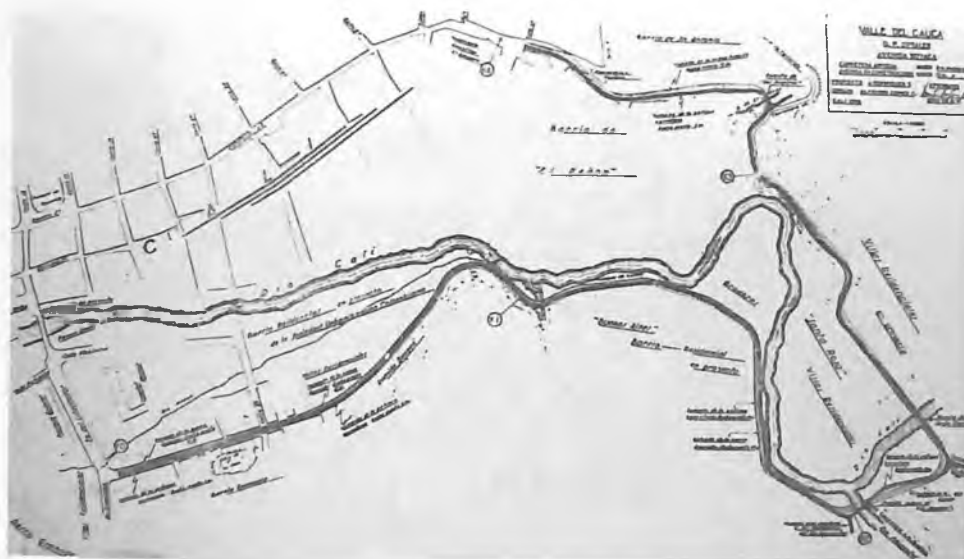


Figura 49. Trazado de la avenida Boyacá en el lado norte del puente de calicanto.

Fuente: *Revista PAN*, No. 4, noviembre de 1935.

La nueva vía asciende por la margen izquierda del río Cali, en una extensión de 2 kilómetros hasta el río "Aguacatal"; continúa ascendiendo por la margen derecha del mismo río Cali, hasta llegar a la parte más alta, en el sitio conocido tradicionalmente por el "Charco del burro", y de allí desciende por la hoya de la quebrada del Arco, hasta entrar a la ciudad por la carrera 4ª, completando así un recorrido de 4 kilómetros ¹⁴⁶.

El plano que en el mismo artículo incluyen sus autores (Figura 49) deja ver con claridad el puente de albañilería y su entorno más inmediato: el batallón Pichincha, el Paseo del Libertador, la avenida Pichincha y el cauce del río Nuevo, entre otras cosas.

Y una imagen aérea (Figura 50) del lado norte del puente de calicanto, probablemente tomada poco antes de 1936 deja ver ya el

¹⁴⁶ *Revista PAN*. No. 4. pp. 30-42.



Figura 50. Vista aérea del lado norte del río Cali (ca. 1934) que deja ver el crecimiento del barrio Granada en torno a la avenida 6ª (1). Nótese en el lado sur del puente de calicanto el tramo ya construido de la avenida Uribe Uribe (2) y la orilla del río sin intervenir entre las calles 11 y 12 (futura avenida Colombia) (3).

Fuente: <http://www.facebook.com/photo.php?fbid=335782593179129&set=o.11487576906&type=3&theater>

crecimiento del barrio Granada en torno a la prolongación del camino a Yumbo (hoy avenida 6ª).

De manera lenta pero sostenida, se fue entonces transformando el entorno inmediato del puente de calicanto: de ser un remate de la calle 12 en busca de un camino provincial, el puente pasó a ser el objeto más importante de un eje longitudinal que prolongaba la ciudad hacia unos terrenos urbanizables, corazón de un espacio público pensado para el goce y punto de confluencia de nuevas vías que sintetizaban los sueños de la ciudad: pasando el puente se tomaban los caminos al mar y a Yumbo y sobre su extremo sur concluía la vía que llevaba a la Estación del Ferrocarril.

3.4. La construcción de la avenida Uribe Uribe en el lado sur oriental del puente de calicanto

El extremo sur del puente de calicanto, desde su construcción en 1845, se conectaba de manera directa y continua con la calle 12 o Calle del Comercio, formando un eje norte – sur. Sin embargo, con la llegada del ferrocarril a la ciudad la municipalidad decidió impulsar la construcción de una avenida que cortara la ciudad en sentido este – oeste dispuesta de forma paralela al río y poder dar así accesibilidad a la estación ferroviaria: se trataba de la avenida Uribe Uribe (hoy carrera 1ª). Para ello, un frente de trabajo se fijó en la franja de viviendas que ocupaban la carrera 2, entre el puente y la iglesia de La Ermita (calles 12 y 15), las cuales debían ser expropiadas y liberar el suelo que ocupaban:

Facúltese al señor Personero para que, por los trámites legales establezca los juicios de expropiación correspondientes, contra los señores Jorge Garcés B., Guillermo Chávez, J. Miguel Guerrero, Jesús María Young y Julia Young, en orden de enumeración, a fin de que adquiera el municipio la propiedad de los lotes que tienen las personas mencionadas en la carrera 2 en la zona comprendida entre el puente y la iglesia de La Ermita en esta ciudad ¹⁴⁷.

La casa que había sido de los señores Giraldo y Garcés¹⁴⁸ estaba situada de manera inmediata al puente, daba su frente a la carrera 2ª y contaba con el río como borde de su patio posterior. Se sabe que este inmueble –en el que llegó a funcionar la fábrica de cigarrillos El Progreso- había impedido culminar satisfactoriamente la ampliación dirigida por el ingeniero Fajardo en 1918 y solo hasta su adquisición por parte del municipio, en febrero de 1919, se pudo concluir la obra y resolver la intersección entre el extremo sur del puente y la carrera 2ª ¿En qué momento se había construido esa

¹⁴⁷ *Gaceta municipal de Cali*, Nos. 185 – 186, julio 21 de 1918.

¹⁴⁸ En el momento de la expropiación en 1919 figuraban como propietarios Jesús Martínez y Víctor Piedrahíta.



Figura 51. Vista de la calle 12 desde el puente de calicanto (sentido norte – sur). A la izquierda, casa de los señores Giraldo y Garcés (1); a la derecha, casa Bosch (2).

Fuente: Buenaventura (1957: 167).

casa? Es difícil saberlo, pero aparece ya edificada en las fotografías de finales del siglo XIX (Figura 51) y su demolición marcó también el principio del fin de la parte superior del muro que mira aguas abajo en el estribo sur (Figura 52).

A un costado del predio Giraldo & Garcés, se situaba el de Miguel Guerrero (antes propiedad de Vicente Bermúdez) y en el extremo oriental, estaba la casa de los hermanos Young, que colindaba con una caseta de madera propiedad del Tranvía de Cali. Sus patios se podían ver desde la orilla misma del río, como lo verifica la foto de la Figura 53.



Figura 52. Extremo sur del puente luego de la demolición de la casa de los señores Giraldo y Garcés (1919) que estaba al lado derecho de la foto.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y DIEGO GARRIDO. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1946. SIN x.



Figura 53. Imagen de las propiedades situadas a lado y lado del río Cali en el lado oriental del puente de calicanto.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y ALBERTO TORRES. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1920. 13X8.

Una vez el municipio se hizo a los predios antes mencionados, para el diseño de la nueva avenida que ocuparía el área allí adquirida ofrecieron sus buenos oficios los señores Borrero & Ospina, propietarios de una firma de ingeniería y arquitectura que habría de liderar en Cali importantes proyectos constructivos. El área liberada se emplearía para rematar contra el puente la avenida Uribe Uribe y como prueba de ello se bautizaría así el parque construido a partir del espacio residual entre la vía y el río Cali. Nuevamente una estatua con el busto del líder político, recordaría a los caleños el acontecimiento (Figura 54).



Figura 54. Busto del General Uribe Uribe en el parque que llevaría su nombre, situado en los terrenos adquiridos por el municipio de Cali frente a la iglesia de La Ermita.

Fuente: <http://www.facebook.com/photo.php?fbid=10150482867254281&set=oa.10150485831411907&type=1&theater>

En la Figura 55 se aprecia un plano del área de influencia inmediata del puente de calicanto. A los números allí indicados corresponden los siguientes usos que se han mencionado a lo largo de este capítulo: (1) Lote de Adriano Martínez, (2) Casa Bosch, (3) Casa de

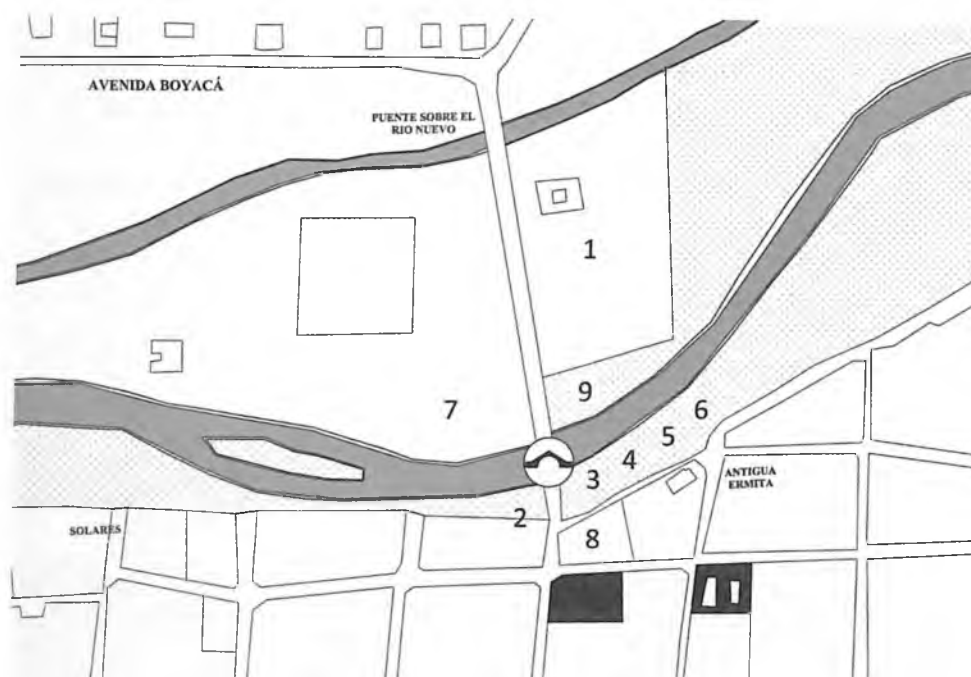


Figura 55. Plano con indicación de los predios situados en el extremo norte del puente de calicanto.

Fuente: elaboración propia.

Jesús Martínez y Víctor Piedrahíta (antes de G. Chávez y Giraldo & Garcés), (4) Predio de Miguel Guerrero (antes de Vicente Bermúdez), (5) Predio de los hermanos Young, (6) Caseta del Tranvía, (7) Parque Mallarino, propiedad de la Nación, (8) Predio de Fidel Lalinde, (9) Manicomio y fábrica de baldosas de M. Valli.

A partir de 1915 en el lado sur del puente de calicanto también existió una estructura importante no solo en las comunicaciones urbanas de Cali sino también en su cambiante morfología: el tranvía, gerenciado por Emilio Bizot, un ingeniero de origen suizo que trabajó algunos años para el Ferrocarril del Pacífico¹⁴⁹, aunque también llegó a desarrollar proyectos a título personal; por ejemplo, en

¹⁴⁹ Todavía en 1904 Bizot se desempeñaba como Administrador del Ferrocarril del Pacífico, según nota publicada en *El Día*, el 29 de octubre de ese año.

1906 levantó un plano correspondiente al diseño de un camino que comunicaba a Cali con el sur del Tolima¹⁵⁰.

El 9 de noviembre de 1906 el Personero Municipal de Cali firmó un contrato con Bizot relacionado con la construcción y explotación de una red de tranvías en la ciudad de Cali. Este contrato fue aprobado el 7 de febrero de 1907 por el Consejo de Ministros y un año después el suizo presentaba los planos del proyecto, así como un presupuesto de gastos y un estudio detallado con perfiles bien dibujados, para lo cual Bizot vinculó como accionistas a importantes comerciantes locales entre los que se contaban Emiliano Otero, Ricardo Price, Francisco Menotti, Herman Bohmer, Jorge Garcés, Luis Fisher, Rafael Alvarez Salas, Henry y Charles Eder¹⁵¹. Con el aporte de sus capitales la empresa "Compañía del Tranvía de Cali" quedó realmente constituida en enero de 1909 y en diciembre de ese año llegaron al puerto de Buenaventura las dos locomotoras que impulsarían el tranvía el 30 de abril del año siguiente en un viaje de prueba, partiendo desde El Troncal (actual carrera 8 con calle 36) hasta el embarcadero de Juanchito, en las orillas del río Cauca:

*Al herir nuestro oído el pito de la máquina creímos escuchar cerca, muy cerca, el hurra! victorioso del progreso y a lo lejos, perdiéndose en brumas, el adiós a un pasado de dolor manchado con sangre en trágicas jornadas. [...] A nuestros ojos pasaban, como vistas de cinematógrafo, las limpias planadas de El Mango, los palmares de Salomía, los bosques de cachimbos que sombrean los cacao-tales de las orillas del Cauca [...] Al llegar al Cauca oímos repercutir en la selva el pito del vapor Sucre que arribaba al puerto de El Comercio [...] De El Troncal divisamos de nuevo distintamente las torres y edificios de Cali [...]*¹⁵²

Ya en pleno funcionamiento, el tranvía (que en realidad era un tren ligero accionado a vapor) partía del sector de El Calvario, donde

¹⁵⁰ *El Día*, 22 de marzo de 1906.

¹⁵¹ Escritura pública No. 34 de la Notaría 1 de Cali.

¹⁵² *El Día*, 4 de mayo de 1910.

estaba la plaza de mercado (actual carrera 9 entre calles 12 y 13), pasaba por El Troncal y terminaba en unas bodegas de la empresa situadas en Juanchito. Para diciembre de 1914 el Concejo Municipal aprobó los planos de un tramo urbano comunicando la estación del mercado con la nueva estación del ferrocarril (Figura 56), coincidiendo con la llegada del tren a Cali y el 20 de julio de 1915 se inauguró una nueva ruta entre esta última y La Ermita haciendo uso del llamado *camellón de las ceibas de La Ermita*, que para entonces ya era la avenida Uribe Uribe. La empresa del tranvía estuvo en pleno funcionamiento hasta 1923.

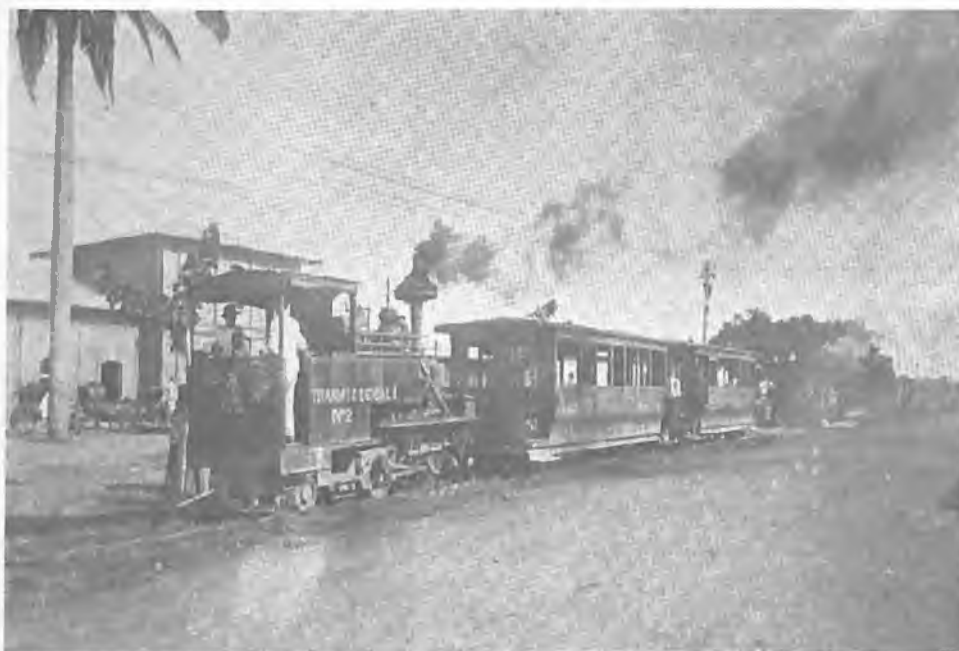


Figura 56. Locomotora del tranvía de Cali junto a la estación del ferrocarril, en 1915.

Fuente: *Despertar vallecaucano*, No. 93, p.7.

El tramo de la avenida Uribe Uribe entre la calle 15 y la calle 12, junto al puente de calicanto, sería completado con la construcción de dos importantes edificios: el nuevo templo de La Ermita (luego de que el terremoto de 1925 destruyera una estructura primitiva) y el Hotel Alférez Real (levantado entre 1927 y 1933) a cargo este úl-



Figura 57. Muro de contención frente a la avenida Uribe Uribe (1); al fondo la iglesia de La Ermita en construcción (2) y en el extremo derecho, el Hotel Alférez Real (3), también en construcción (ca. 1928).

Fuente: *Despertar vallecaucano*, No. 35, septiembre – octubre de 1977.

timo de la firma Borrero & Ospina, los mismos que voluntariamente se habían ofrecido para diseñar la avenida que pasaba frente a él. A estas construcciones se sumaría la del Teatro Jorge Isaacs, llevada a cabo entre 1828 y 1931 bajo la dirección del arquitecto italiano Gaetano Lignarolo¹⁵³.

Como parte de la avenida Uribe Uribe se levantaría por esos mismos años un muro de contención en piedra destinado a proteger la calzada y las bases de los nuevos edificios de las crecientes del río Cali (Figura 57).

La construcción del puente Alfonso López, sobre el río Cali, como prolongación de la calle 15, sería el punto final de las transformaciones urbanas en el lado oriental del puente de calicanto. Concedido como parte de las obras conmemorativas del cumpleaños número 400 de la ciudad (celebrado en 1936), el puente fue diseñado por los ingenieros Vicente Caldas y Vicente Aragón, encargados

¹⁵³ Vásquez (2001: 146).

también de dirigir su proceso constructivo. Con él, la expansión de los barrios Granada y Versalles quedaba prácticamente asegurada al no depender exclusivamente de la vieja estructura de la calle 12; adicionalmente, los muros de contención que terminaban en la calle 13 al frente de La Ermita debieron prolongarse con el fin de proteger las bases del nuevo puente, hecho completamente en concreto reforzado. Expresión del dominio del material y de sus técnicas de ejecución, el puente Alfonso López (Figura 58) poseía dos arcos de forma catenaria que soportaban el tablero, también de concreto.



Figura 58. Puente Alfonso López, sobre el río Cali (ca. 1938)

Fuente: Alberto Lenis Burckhardt. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1936. 10 x 15.

3.5. La construcción de la avenida Colombia en el lado sur occidental del puente de calicanto

Desde 1918 y consecuentemente la nueva valoración del espacio público y en particular de la importancia del río Cali para la imagen

de la ciudad, las autoridades locales decidieron volcar la mirada a sus riberas, tal como lo confirma la siguiente resolución ejecutiva emitida por el Concejo municipal en ese año:

La comisión de Obras Públicas, en asocio de los señores [...] verificarán una inspección en las riberas del río, con el objeto de apreciar: los daños que el río causa, especialmente en la ribera derecha, con amenaza para la ciudad; los desagües y demás inmundicias que infectan el agua, desde las ceibas de la Ermita al Charco de la Estaca, y todo aquello que a juicio de la Comisión perjudique de alguna forma a la ciudad, ya en su topografía, ya en su salubridad y ornato ¹⁵⁴.

Y una vez resueltas las expropiaciones de los predios situados entre la carrera 2ª y el río Cali y entre las calles 12 y 13, esas mismas autoridades tuvieron que fijarse en la orilla del río que se extendía entre el llamado *charco del Burro* y el puente de calicanto, pues a pesar de que solo una casa estaba construida dentro de la orilla derecha, eran varios los propietarios de edificaciones construidas sobre la carrera 3ª que ocasionalmente corrían sus cercos adueñándose de terrenos públicos. Una muestra de ello es la siguiente comunicación, consignada en las actas del Concejo de Cali:

Dígase a los señores Alcalde, Personero e Ingeniero Municipales, que el Concejo tiene conocimiento de que el señor José María Sierra ha avanzado sobre la orilla del río Cali y sobre la calle 10 las cercas de una manga situada entre las calles 10 y 11, la carrera 3ª y la orilla del río, estrechando las vías públicas y que les encarece practiquen una inspección ocular en ese predio para obligar al señor Sierra a retirar las cercas a su primitiva línea, si hubiere invadido terrenos antes pertenecientes a las vías públicas ¹⁵⁵.

¹⁵⁴ *Gaceta municipal de Cali*, No. 173, enero 15 de 1918.

¹⁵⁵ *Gaceta municipal de Cali*, No. 246, mayo 15 de 1921.



Figura 59. Orilla sur (derecha) del río Cali hacia 1930 (1); en primer plano (izquierda), la casa de Matilde Bosch (2).

Fuente: *Despertar vallecaucano*, No. 28, agosto de 1976.

La irregularidad en la topografía de la orilla derecha era otro tema extremadamente importante. En 1920 esta margen del río presentaba todavía una pendiente bastante más pronunciada que la de su opuesta y era más atípica en sus bordes (Figura 59). Cualquier proyecto orientado a construir allí una avenida debía considerar la necesidad de levantar enormes rellenos artificiales y muros de contención sobre el río Cali; sin embargo, una mentalidad cortoplacista y una serie de respuestas puntuales orientadas a resolver situaciones de emergencia impidieron que tempranamente y de forma plena se resolvieran los problemas que sobre esta orilla se presentaban.

Ya se ha mencionado el hecho relacionado con las peticiones de vecinos a fin de que la municipalidad construyese muros de contención en la margen derecha del río, fechadas a finales del siglo XIX y en los comienzos del siglo XX, las mismas que se extenderían en los años siguientes de forma intermitente. Al parecer nunca se

construyó un muro completo y continuo a lo largo de este tramo y las urgencias se fueron atendiendo puntualmente mediante secciones separadas. Esto explicaría por qué razón, con motivo de la construcción del *box coulvert* contiguo al río, en 2011, fueron surgiendo bajo la tierra segmentos de muros que responderían a diferentes fases de construcción.

Por ejemplo, en 1921, se registraba así una solución de esta naturaleza:

Comisiónase al señor Ingeniero Municipal para que proceda a hacer construir nuevamente un dique que intercepte el paso de las aguas del río Cali por el brazo izquierdo en el punto del río, correspondiente a la calle 8ª. Igualmente se autoriza al señor Ingeniero para que haga otro dique en el punto llamado "Charco de La Merced" a fin de evitar que el río destruya la orilla derecha hoy seriamente amenazada. Estos diques serán de piedras colocadas en forma de vallado o tupia ¹⁵⁶.

Se hizo entonces necesario iniciar un nuevo proceso de expropiación de los predios colindantes con el río Cali pero esta vez aguas arriba del puente de calicanto, también sobre la margen derecha (sur). En este caso, se trataba de una operación jurídica mucho más compleja dado el elevado número de propietarios de casas y *mangas*, por lo que se convirtió en un proceso lento que culminará con la construcción de la avenida Colombia, puesta en servicio solo en septiembre de 1947.

Según el Acuerdo número 17 del 24 de junio de 1921, el Concejo municipal autorizaba al Personero a iniciar la compra o expropiación de unos predios con el fin de dar comienzo a la construcción de unas obras; los predios objeto de interés eran los siguientes:

¹⁵⁶ *Gaceta municipal de Cali*, No. 247, mayo 30 de 1921.

El solar de la casa perteneciente a la señora Matilde Bosch, situada entre la carrera 3ª, el río Cali, el puente sobre el mismo río en la calle 12; el solar de la casa perteneciente a los herederos de la señora Genoveva Vergara v. de Borrero, casa situada en la carrera 3ª número 25; la manga situada entre la calle 10 y carrera 3ª de propiedad del señor José María Sierra; la parte de la propiedad del señor Ezequiel Hoyos que se estime necesaria para la ejecución de este proyecto en la calle 11; la manga del señor Justiniano Lloreda [...] los ranchos de propiedad de don Jaime Rodas y la extensión de terreno, de anchura necesaria que bordeando la orilla del río, desde el callejón que conduce al charco de la Estaca, vaya a terminar al charco del Burro ¹⁵⁷.

La casa de Matilde Bosch (Figura 60), junto a la calle 12, sería una de las últimas en ser expropiadas, lo que con seguridad permitió prolongar la vida del muro del estribo sur del puente de calicanto que mira aguas arriba (oeste). Su peculiar silueta aparecerá en numerosas fotografías de la zona hasta bien entrada la década del 30.

Una vez expropiadas las casas y terrenos, era intención de la municipalidad iniciar la construcción de una nueva vía, continuación hacia el oeste de la avenida Uribe Uribe, bautizada como avenida Colombia solo en 1936 gracias a un Acuerdo municipal de junio de ese año. Para entonces, el puente de calicanto ya se llamaba Puente Ortiz:

Decrétase la apertura de una vía de comunicación y de tránsito urbano en esta ciudad que llevará la denominación de Avenida Colombia y que comprenderá el trayecto entre el Puente Ortiz y el Charco del Burro en la margen derecha del río Cali ¹⁵⁸.

¹⁵⁷ *Gaceta municipal de Cali*, No. 250, julio 15 de 1921.

¹⁵⁸ Citado por Hincapié (1999: 11).



Figura 60. A la izquierda el puente Ortiz con las barandas y las vigas de ferrocemento dispuestas en 1918 (1); atrás, la primigenia capilla de La Ermita (2) y la casa Bosh (3) (ca. 1920).

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y CARLOS GUEVARA MARTINEZ. Puente Ortiz, construido a mediados del siglo XIX por Fray José Ignacio Ortiz entre 1840 y 1844 y 200006.

OTRO: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1921. SIN INFOR.

Pero en esta ocasión el proceso de adquisición de predios fue extremadamente extenso y engorroso a tal punto que culminaría entre 1941 y 1948, luego de que el Municipio se hiciera con las zonas en torno a la edificación conocida como *El Amparo*, donde hoy se levanta el Hotel Intercontinental¹⁵⁹. Los diseños originales de 1936 (atribuidos al ingeniero José Joaquín Caicedo) fueron complementados por Enrique Holguín Garcés y Luis Palacios en 1941 quienes además se comprometieron a construir 270 metros lineales de muro de contención entre la avenida Colombia y el río Cali.

¹⁵⁹ *Ibid.*

A medida que el municipio de Cali fue adquiriendo predios que colindaban con el río Cali en el tramo situado entre la calle 12 y el llamado *charco del Burro*, se fue construyendo un camino paralelo al río definido entre los paramentos de las nuevas edificaciones que daban frente al curso de agua y los tramos de muros de contención construidos progresivamente con el paso de los años. Prueba de esto son las Figuras 61 y 62: en la primera (sin año) se aprecia uno de los nuevos edificios construidos mirando hacia el río en tanto que la segunda foto, captada en 2011, es claro que el primer piso del mismo edificio quedó bajo el nivel de la avenida Colombia,



Figura 61. Edificios de nueva planta construidos mirando hacia el río Cali. Nótese el muro de contención de poca altura, la fuerte pendiente de la calle 11 y la calle angosta que se forma entre el muro de contención y la línea de paramento.

Fuente: <http://www.facebook.com/photo.php?fbid=112330368891846&set=oa.10150631588486907&type=1&theater>.



Figura 62. Vestigios del mismo edificio apreciables en 2011 cuando se ha demolido el andén de la Av. Colombia. Los vanos del primer piso estaban enterrados en su totalidad.

Fotografía: J. Galindo



Figura 63. Vestigios de los muros de contención encontrados en 2011 frente al edificio de las Figuras 44 y 45.

Fotografía: J. Galindo

concluida en 1947. La Figura 63 registra los muros de contención encontrados bajo la avenida Colombia en julio de 2011.

Este proceso se llevó a cabo en sentido oeste – este puesto que la expropiación de la casa Bosch fue tardía y constituyó un serio obstáculo físico para que la avenida Uribe Uribe pudiese pasar hacia el lado occidental del puente Ortiz. Si tenemos en cuenta que el edificio del Hotel Alférez Real se terminó en 1933 y el edificio Coltabaco (obra del ingeniero Guillermo Garrido) se empezó a construir en 1936, la foto de la Figura 64 correspondería aproximadamente al año de 1939. En esta foto aparece claramente el muro oeste del estribo sur, con su paramento exterior revocado. Es este el muro que pudo haber sido reconstruido completamente en una fase posterior a la construcción inicial de 1845.



Figura 64. Puente de calicanto en primer plano; atrás el Hotel Alférez Real y en el extremo derecho la casa de Matilde Bosch.

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y FRANCISCO ARBOLEDA. PUENTE ORTÍZ Y HOTEL ALFÉREZ REAL y 202250. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1928. 9X14.

Los muros de contención del río Cali se terminaron en 1944 bajo la dirección técnica de los ingenieros Holguín y Palacios dentro de un plan municipal denominado Obras de defensa del río Cali regulado por la Ordenanza 29 de 1935:

[...] las obras de defensa de las márgenes del río Cali [son] de urgencia inaplazable, pues las últimas avenidas del río produjeron en algunos sitios grandes socavones que pusieron en peligro casas y moradores, especialmente en el trayecto comprendido entre las calles 13 y 25. Por otra parte, la falta de defensa de la margen derecha del río cerca de La Ermita dio por resultado la destrucción de un tramo de barandal construido por los señores Lloredas, dejando también incorporada al lecho del río buena parte del lote de propiedad del departamento en donde actualmente funciona el Jardín Infantil ¹⁶⁰.

Para la construcción de los muros de contención comprendidos entre la avenida Colombia y el río Cali se levantó una estructura completamente nueva junto al río conformada por un lienzo de cantería reforzada y sistemas de columnas y vigas para el soporte de los andenes laterales. Las Figura 65 y 66 corresponden a un instante de dichas obras en donde se aprecia el sistema estructural, parte del cual ha quedado también expuesto en el proceso arqueológico del año 2011 y que se muestra en la Figura 67.

En el informe que presentara en 1944 el entonces Secretario de Obras Públicas del departamento, se lee la siguiente reseña acerca de estos trabajos:

En el sector comprendido entre el Puente del Peñón y el Puente de la calle 8ª (Santiago) se han construido 630 metros lineales de andén de ferroconcreto, apoyado sobre vigas y columnas y la correspondiente cuneta: solamente falta por construir unos 200 metros lineales de andén, para dejar completamente terminado el andén lateral de la Ave-

¹⁶⁰ Botero (1936: 23).



Figura 65. Muros de contención junto al río Cali en fase de ejecución; también se aprecian las columnas de hormigón que servirían de soporte a la calzada, asociados al relleno artificial bajo la avenida Colombia.
Fuente: Otero (1944).



Figura 66. Imagen de la avenida Colombia recién pavimentada.
Fuente: Otero (1944).

Figura 67. Reencuentro con las estructuras de soporte de la avenida Colombia en los trabajos arqueológicos de 2011.

Fotografía: J. Galindo.



nida en este sector; el espacio entre el muro y el andén se está nivelando y empradizando, para luego sembrar los árboles ¹⁶¹.

De manera lenta pero sostenida, se fue entonces transformando el entorno inmediato del puente de calicanto: de ser un remate de la calle 12 en busca de un camino provincial, el puente pasó a ser el objeto más importante de un eje longitudinal que prolongaba la ciudad hacia unos terrenos urbanizables, corazón de un espacio público pensado para el goce y punto de confluencia de nuevas vías que sintetizaban los sueños de la ciudad: pasando el puente se tomaban los caminos al mar y a Yumbo y sobre su extremo sur concluía la vía que llevaba a la estación del Ferrocarril. La Figura 68 contiene un plano de la zona de estudio, tal como aparecería al término de 1945.

¹⁶¹ Otero (1944: 105-106).

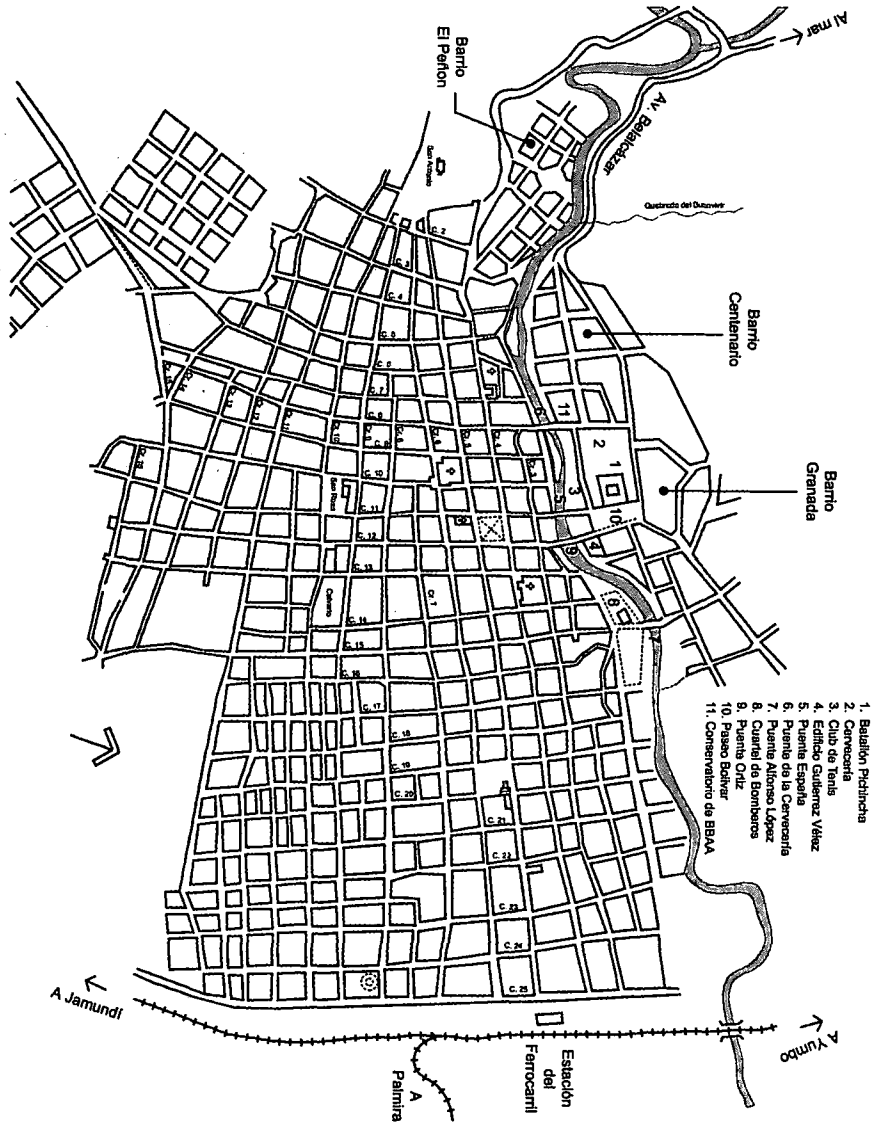


Figura 68. Planta de Cali y área de influencia del puente Ortiz al término de 1945.

Fuente: elaboración propia a partir de Bonilla (1999).

3.6. Una nueva intervención en el puente sobre el río Cali (1945)

Luego de las obras de ampliación que dirigiera Julio Fajardo entre 1918 y 1919, el puente Ortiz fue objeto de serias reparaciones ejecutadas en el año de 1921. Lastimosamente no se tiene registro del alcance de estas intervenciones, las cuales debieron ser profundas puesto que abarcaron los meses comprendidos entre junio y noviembre de ese año, invirtiéndose la suma de \$11.909,80 pesos, distribuidos por partes iguales entre jornales y materiales¹⁶². El hecho de que el puente fuese todavía propiedad de la Nación hacía que las quejas se elevaran en Cali pero que las obras se pagaran desde Bogotá.

Para 1945, el puente Ortiz no era el único que atravesaba el río Cali: ya se ha mencionado que en 1927 sería armado el puente de la Cervecería, a la altura de la calle 8ª, usando en ello una estructura metálica; en 1935 se pondría al servicio el puente Alfonso López como prolongación de la calle 15 y un año más tarde –y como parte de las obras conmemorativas de la fundación de Cali- la comunidad de españoles residentes en la ciudad regalarán el llamado puente España, comunicando el parque de La María, al costado sur del edificio del Batallón Pichincha, con la calle 11 (Figura 69).

Pero la necesidad de continuar creciendo hacia el norte de la ciudad motivó la construcción de nuevos puentes sobre el mismo río: en 1941 se ordenó reemplazar la estructura metálica de la calle 8ª por una de ferroconcreto que sería bautizada puente de Santiago (Figura 70). La obra estuvo a cargo del ingeniero belga Arturo Yusti y fue puesta en servicio en febrero de 1944, un año después de entregarse el puente de los Próceres, en el barrio El Peñón (Figura 71), también sobre el río Cali pero obra de los mismos ingenieros que habían estado a cargo de los muros de contención de la avenida Colombia (Holguín & Palacios).

¹⁶² *Gaceta municipal de Cali*, No. 261-262, diciembre 31 de 1921.



Figura 69. En primer plano, el puente España (1), llegando al parque La María; al fondo, el edificio del Batallón Pichincha (2) (ca. 1940).

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y NOEL MIRANDA. Puente España y Parque Jorge Isaacs y 200675. OTRO: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1940. 9X14.

Así, el viejo puente decimonónico, con su tablero ampliado en 1918 era nuevamente una estructura obsoleta con una funcionalidad seriamente reducida cuyo valor estaba más en su papel como articulador urbano que como pieza del sistema vial de la ciudad. Teniendo en cuenta lo anterior, la Ordenanza departamental No. 18 del 24 de mayo de 1941 dispuso la nueva ampliación del puente Ortiz, contratando para ello al ingeniero Alfonso Garrido Tovar.

El proyecto de Garrido era transformador: el ancho del puente se ampliaba de manera considerable mediante la construcción de dos estructuras en hormigón simple adosadas a cada uno de los lados del cuerpo original de ladrillo. Respetando el perfil de los cuatro arcos sobre el río, Garrido reforzaría los cimientos, construiría nuevos tajamares y levantaría una losa sobre el lecho mismo del río para dar estabilidad al conjunto. Adicionalmente, en el tablero, se levantaría una serie de voladizos con planta semicircular, a mane-



Figura 70. En primer plano, el puente de Santiago que reemplazó al puente de La Cervecería; al fondo, el edificio del Conservatorio de Música (ca. 1945).

Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero y ADRIANA MENDEZ GALINDO.

Panorámica del conservatorio, desde el puente de la calle 8ª y 200191. OTRO: Biblioteca Departamental Jorge Garcés Borrero, 1976. 6X10.



Figura 71. Puente de Los Próceres o puente de El Peñón; nótese la cuidada orilla izquierda del río colindante con la avenida Colombia.

Fuente: Secretaría de OOPP del Valle del Cauca (1945: 32).

ra de balcones. Su proyecto fue presentado a las autoridades del Departamento a través de una maqueta en yeso que sería ampliamente publicitada en los medios periodísticos locales (Figura 72).



Figura 72. Maqueta del proyecto de ampliación del puente Ortiz en 1945 y al lado, el edificio Gutiérrez Vélez, o del Correo.

Fuente: Secretaría de OOPP del Valle del Cauca (1945: 35).

Para el desarrollo de la obra, la Gobernación celebró con Garrido el contrato No. 2153, firmado el 22 de septiembre de 1944 por el sistema de precios unitarios, cuya cláusula tercera contemplaba lo siguiente:

Las especificaciones generales son las siguientes: el proyecto seguirá la estructuración del puente actual en cuanto a la forma y el número de arcos que tiene. Su anchura y demás detalles están consignados en el proyecto. Los arcos serán de concreto simple, es decir, sin refuerzo metálico, con dosificación 1:2:4 para el concreto; los estribos y

las pilas centrales en que van apoyados los arcos serán de concreto ciclópeo, es decir, se compondrán de un 50% de piedra gruesa y un 50% en volumen de concreto simple en proporción 1:2:4; las excavaciones para los cimientos de los estribos y la pila central, deberán profundizarse hasta encontrar la debida solidez para garantizar la estabilidad de la obra; los terraplenes de los tímpanos estarán formados con capas arcillosas debidamente apisonadas, de veinte centímetros de espesor cada capa debiendo quedar el relleno una vez terminado con el suficiente bombeo para facilitar el normal escarmento de las aguas. Los andenes, barandal, postes eléctricos ornamentales y en general la decoración de la obra estarán sujetos a especificaciones posteriores, que se convendrán de común acuerdo. El piso del puente será bien de concreto, y en este caso se empleará el perfil Bedoc, con un espesor central de quince centímetros, con una gradación semidensa ¹⁶³.

Una inspección visual llevada a cabo en enero de 2011 permitió verificar las condiciones de la construcción: una vez se pasa al interior de las bóvedas sobre el lecho del río se aprecia en el medio de dos estructuras de concreto el cuerpo original en ladrillo, puesto en servicio exactamente cien años antes de que se construyeran las primeras (Figura 73).

La imagen del nuevo puente Ortiz se complementaría con la del edificio Gutiérrez Vélez (edificado poco antes de la intervención sobre el puente hecha en 1945), construido sobre un terreno que aunque era originalmente propiedad del municipio de Cali, había sido permutado a la Compañía Constructora Colombiana, S.A. a fin de obtener de esta unas franjas de terreno necesarias para la apertura de nuevas calles hacia el norte en la zona de influencia del puente. Y aunque inicialmente se había pensado en destinar el lote para la construcción de un hotel, un nuevo propietario, esta vez el antioqueño Gutiérrez Vélez, levantó allí un edificio en el que du-

¹⁶³ En Hincapié (2000: 7).



Figura 73. Interior de las bóvedas del puente Ortiz en donde se aprecia la estructura original de ladrillo en medio de sendas estructuras de hormigón simple.

Fotografía: Alvaro Erazo.

rante años funcionarían las oficinas de Avianca y del correo postal (Figura 74). Según Vásquez:

*El frente [del edificio] daba a la calle 12 (Paseo Bolívar) empatando con el Puente Ortiz, con una cuadra de largo por el paseo, y otra contigua paralela al río Cali, del cual solo lo separaban unas escaleras que conducían a las oficinas del correo aéreo, ubicadas en la parte baja del edificio. Constaba de cuatro pisos y un sótano. Sobre la calle 12 se establecieron varios negocios [...]*¹⁶⁴

¹⁶⁴ Vásquez (2001: 210).



Figura 74. El puente Ortiz sobre el río Cali antes de la intervención de 1945 y al fondo, el edificio Gutiérrez Vélez. Nótese que la avenida Colombia ya está en uso.

Fuente: colección particular.

Se puede entonces afirmar que para 1945 el puente Ortiz y sus áreas aledañas estaban completamente conformadas gracias a la conjunción de una serie de edificios y espacios públicos, llegando a ser el área urbana que simbolizaría a la ciudad en las décadas siguientes: no había postal de Cali que dejara de mostrar la iglesia de La Ermita, bien a través del puente Ortiz desde su orilla norte o junto al hotel Alférez Real y el edificio de Coltabaco, o el edificio Gutiérrez Vélez junto al río Cali, o el Batallón Pichincha y el parque La María, o el Paseo Bolívar y las ceibas que lo adornaban o simplemente todos ellos, ofreciendo la imagen de una ciudad moderna y progresista.

Conclusión

EL PRINCIPIO DEL FIN

Para 1950 el puente Ortiz contaba ya con una estructura completamente diferente a la de aquella estructura de albañilería construida hace más de un siglo. Ahora era un puente más ancho y sensiblemente más corto, pues sus estribos norte y sur habían desaparecido enterrados bajo el paseo Bolívar y la avenida Colombia, respectivamente. Su longitud estaba ya perfectamente definida por esta última y el paramento del edificio Gutiérrez Vélez. Es decir, el puente se había encogido de manera considerable y empezó a hacerse ausente a los ojos de los ciudadanos.

Una vista aérea de la zona aledaña al puente Ortiz (Figura 75) deja reconocer perfectamente las condiciones del entorno: (1) es el puente Ortiz que se prolonga hacia el Paseo de Las Ceibas, (2) es el puente España, (3) es el paramento conformado por la iglesia de La Ermita y el hotel Alférez Real, (4) es el edificio Coltabaco, (5) es el edificio Gutiérrez Vélez, (6) es el parque La María, (7) es el edificio del Batallón Pichincha y (8) es el Parque Bolívar.

La unidad formal del tablero del puente contribuyó también a hacerlo invisible (Figura 76): desde las obras de 1945 el pavimento se hizo uniforme, y pasaba por encima de la avenida Colombia, se prolongaba por la calle 12 y por el paseo Bolívar sin que nada lo diferenciara del contexto inmediato. Antes, el macadam y la pendiente, sumados a la forma especial de sus extremos (ya completamente transformados) le daban un aire de singularidad en medio de un paisaje apenas intervenido.



Figura 75. Área de influencia del puente Ortiz, en 1960.

Fuente: elaboración propia sobre foto publicada en Librería Camacho Roldán (s.a.); p. 6.

Además nuevos cambios estaban aun por venir: en un lapso de diez años (entre 1970 y 1980) el contexto urbano de puente se transformó –otra vez- radicalmente a causa de la desaparición de la arquitectura: los edificios Gutiérrez Vélez (Figura 77), Alférez Real (Figura 78) y Batallón Pichincha (Figura 79) fueron demolidos a causa de fuertes presiones sobre la rentabilidad del suelo urbano en lo que se consideraba el corazón de la ciudad; la totalidad de las viviendas que ocupaban la llamada Manzana T fueron borradas del mapa, con lo que el paseo Bolívar perdió el segundo de sus frentes urbanos y el tráfico vehicular fue suprimido sobre el puente Ortiz. Con esto no solo el puente se hizo invisible: su contexto había desaparecido por completo.



Figura 76. Unidad formal del pavimento del puente Ortiz y sus áreas aledañas en 1960.

Fuente: colección particular.

Durante esos años, el puente sufrió modificaciones menores, casi todas de tipo ornamental: alguna fuente estuvo una vez adosada en el costado oeste de frente al sector de La María, se cambiaron las barandas y los sistemas de iluminación y en 1986 y también en ese año, como parte del cumpleaños de la ciudad número 450, se diseñó un ambicioso proyecto orientado a darle una nueva textura a su plano base, lo cual se llevó a cabo pero sin éxito real en tanto el puente ya no contaba con un entorno arquitectónico y urbano bien definido (Figura 80).



Figura 77. Vacío urbano producido por la ausencia del edificio Gutiérrez Vélez.
Al fondo, los edificios de la Manzana T.
Fotografía: Jaime Vásquez.



Figura 78. Vacío urbano producido por la ausencia del hotel Alférez Real.
Fotografía: Alvaro Erazo (2011).



Figura 79. Centro Administrativo Municipal (CAM) en construcción, sobre el predio ocupado por el Batallón Pichincha (ca. 1970).

Fotografía: Jaime Vásquez.



Figura 80. Puente Ortiz con las texturas de piso diseñadas en 1986.

Fotografía: Jaime Vásquez.

A finales de los años 80 se construyó un puente peatonal –de tipo provisional- en estructura metálica con el fin de permitir el paso de las personas que transitaban entre la calle 12 y el puente Ortiz, eliminando el semáforo vehicular situado en la esquina de la avenida Colombia con calle 12. La estructura provisional duró más de 20 años en servicio, hasta que en la segunda semana del mes de enero de 2011, la cuchara de una retroexcavadora se topó con un viejo muro de ladrillo bajo el asfalto de esa avenida, ahora objeto de profunda renovación.



Figura 81. Area de excavación correspondiente a los muros que hicieron parte del estribo sur del puente Ortiz.

Fotografía: J. Galindo.

A lo largo de todo el año 2011 y buena parte de 2012 tuvo lugar, de forma simultánea, tanto el proceso de valoración arqueológica de los muros que en su momento hicieron parte del estribo sur del puente Ortiz (Figura 81) como la excavación y la totalidad de las obras civiles necesarias para la construcción del *box coulvert* que debía transcurrir bajo lo que fue la avenida Colombia, de forma paralela al río (Figura 82 y 83).

Gracias al proceso de excavación arqueológica que abarcó 14 sitios (Figura 84) repartidos a lo largo de lo que era la avenida Colombia, de las entrañas de la tierra emergieron más de 80 mil objetos que considerados como basura¹⁶⁵, fueron depositados por los caleños en las márgenes del río, además de restos óseos de personas y animales (Figura 85) y en inmediaciones de la iglesia de La Ermita,

¹⁶⁵ Representados por piezas de losa industrial, cerámica, vidrio, objetos de hierro y metal, principalmente.



Figura 82. Vista de la avenida Colombia al término de las obras civiles a cargo de Conalvías (2012).

Fuente: www.elpais.com.co



Figura 83. Vista del interior del *box culvert* bajo la avenida Colombia.

Fuente: www.elpais.com.co

en el área comprendida entre el templo actual y el borde del río, se encontraron las cimentaciones de un conjunto de estancias y pesebreras construidas en el siglo XIX (Figura 86).



Figura 84. Planta de los 14 sitios de excavación arqueológica en la orilla sur del río cali, bajo la avenida Colombia (2011 y 2012).

Fuente: INCIVA.

Todo este proceso, por una parte, permitió el desarrollo de investigaciones como la que soporta este libro; por otra, generó un interesante proceso ciudadano de recuperación de la memoria histórica de lo que ha sido el área central de la ciudad de Cali pero que lamentablemente no se tradujo en una solución ni urbana ni arquitectónica en donde tuviesen protagonismo los vestigios físicos encontrados.



Figura 85. Restos de una vajilla en cerámica, probablemente del siglo XVIII encontrados en el área de excavación bajo la avenida Colombia.

Fuente: www.elpais.com.co



Figura 86. Cimentaciones encontradas junto a la iglesia de La Ermita en 2012.

Fuente: INCIVA.

REFERENCIAS

Fuentes primarias:

Archivo del patrimonio fílmico y fotográfico del Valle del Cauca, Biblioteca departamental Jorge Garcés Borrero, Cali.

Actas del Concejo de Cali, 1820-1841. Archivo histórico de Cali, Cali.

Libros escritos / impresos antes de 1900:

Alberti, L.B. (1485/1991): *De Re Aedificatoria*. Madrid: Akal.

André, E. (1884): "América equinoccial (Colombia – Ecuador)". En: *América pintoresca*. Barcelona: Montaner y Simón.

Belidor, B.F. (1729): *La Sciende des Ingénieurs*. París: C. Jombert.

Belidor, B.F. (1750): *Architecture Hydraulique*. París: C. Jombert.

Dupuit, J. (1870): *Traité de l'équilibre des voutes*. París: Dunot.

Filarete, A. (1465?/1991): *Tratado de arquitectura*. Manuscrito escrito en italiano probablemente entre 1461 y 1465. Edición a cargo de Pilar Pedraza. Vitoria: Instituto de estudios iconográficos.

Holton, I. (1857/1981): *La Nueva Granada: veinte meses en los Andes*. Bogotá: Banco de la República.

Mollien, G. (1824/1992): *Viaje por la República de Colombia en 1823*. Bogotá: Biblioteca del V Centenario y Colcultura.

Muller, J. (1755): *A Treatise Containing the Practical Part of Fortification*. Londres: A. Millard

Palacios, B. (1896): *Apuntaciones histórico – geográficas de la provincia de Cali*. Ibagué: Imprenta del Departamento.

- Palacios, E. (1886/1940): *El Alférez Real*. Cali: Imprenta Departamental.
- Palladio, A. (1570/1998): *Los cuatro libros de la arquitectura*. Madrid: Akal.
- Pérez, F. (1863): *Jeografía física i política del Estado del Cauca*. Bogotá: Imprenta de la Nación.
- Rivera Garrido (1886): *Algo sobre el Valle del Cauca. Impresiones y recuerdos de un conferencista*. Buga: Imprenta a cargo de R.A. Pastrana.
- Saffray, Ch. (1869/1948): *Viaje a la Nueva Granada*. Bogotá: Biblioteca popular de cultura colombiana.
- Sánchez. M. (1769): *Tratado de fortificación ó arte de construir los edificios militares y civiles*. Barcelona: Thomas Piferrer.
- Scamozzi, V. (1615): *Dell'idea dell'architettura universale*. Venecia: s.i.

Libros escritos / impresos después de 1900:

- Abadía, M. (1929): *Mensaje del presidente de la República al Congreso Nacional*. Bogotá: s.i.
- Aprile, J. (1991): *La ciudad colombiana* (v. 1). Bogotá: Biblioteca Banco Popular.
- Aprile, J. (2002): *Génesis de Buenaventura*. Buenaventura: Universidad del Pacífico.
- Aprile, J. (2010): *La ciudad colombiana* (v. 4). Cali: Programa editorial de la Universidad del Valle.
- Arango, J.M. (1913): *Informe presentado por el Ministro de Guerra al Congreso Nacional de 1913*. Bogotá: Talleres del Estado Mayor General.

- Arcila, G. (1953): *Apuntes históricos de la provincia franciscana de Colombia*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Bonilla, R. (1999): "Evolución morfológica del río Cali". En: *Revista CITCE*, 1; pp. 27-36.
- Botero, G. (1936): *Informe del Secretario de Obras Públicas del departamento del Valle del Cauca sobre las labores ejecutadas durante la vigencia fiscal de 1935-1936*. Cali: Imprenta del Departamento.
- Buenaventura, M. (1957): *Del Cali que se fue*. Cali: Imprenta Departamental.
- Claret, A. (1996): "La educación en el Gran Cauca en el siglo XIX: el caso del Colegio Santa Librada". En *Historia del Gran Cauca* (2ª ed.). Cali: Universidad del Valle; pp. 269-274
- Colmenares, G. (1976): *Cali: terratenientes, mineros y comerciantes, siglo XVIII*. Cali: Universidad del Valle.
- Congreso Nacional de Colombia (1930): *Historia de las leyes* (vol. 12). Bogotá: Imprenta Nacional.
- Echeverry, J. (2005): "De camino a Buenaventura. Reconstruyendo imaginariamente el de herradura". En: *Historia y Espacio*, 25 (agosto – diciembre); pp. 201-243.
- Fajardo, J. (1919): *Informe del ingeniero departamental*. Cali: Imprenta Departamental.
- Gutiérrez, R., Vallín, R. y Perfetti, V. (1999): *Fray Domingo de Peetrés y su obra arquitectónica en Colombia*. Bogotá: El Ancora y Banco de la República.
- Hincapié, R. (1999): "La modernización de Cali en la primera mitad del siglo XX. Historia de dos avenidas". En: *Revista CITCE*, 1; pp. 4-26.

- Hincapié, R. (2000): "Puentes antiguos sobre el río Cali". En: *Revista CITCE*, 3; pp. 3-30.
- Hincapié, R., Chaves, A. y Zapata, C. (2010): *Santiago de Cali y el Palacio Nacional de Justicia*. Cali: Universidad del Valle.
- Huerta, S. (2004): *Arcos, bóvedas y cúpulas. Geometría y equilibrio en el cálculo tradicional de estructuras de fábrica*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- Galindo, J. & Paredes, J. (2008): *Puentes de arco de ladrillo en la región del alto Cauca. Una tradición constructiva olvidada*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Jaramillo, J. (1964): *El pensamiento colombiano en el siglo XIX*. Bogotá: Editorial Temis.
- Jaramillo, J. (1982): "El proceso de educación del Virreinato a la época contemporánea". En: *Manual de historia de Colombia*. Vol. III. Segunda edición. Bogotá: Procultura e Instituto Colombiano de Cultura; pp. 281-339.
- Jiménez, Y. & Bonilla, R. (1997): "Acueducto y alcantarillado. Cali 1900 – 1970". En: *Cuadernos CITCE*, 5; pp. 2-60.
- Lenis, A. (1979): *Crónicas del Cali viejo*. Cali: Litolenis.
- Librería Camacho Roldán (s.a.): *Colombia, país de ciudades: Cali*. Bogotá: Camacho Roldán.
- Ministerio de Guerra (1933): *Memoria que el Ministro de Guerra presenta al Congreso de 1933*. Bogotá: Secretaría de Gobierno y Guerra.
- Otero, J.A. (1944): *Informe que el secretario de obras públicas presenta al señor Gobernador. Año fiscal 1943 – 1944*. Cali: T.J. Martínez & Cía.
- Secretaría de Obras Públicas del Valle del Cauca (1945): *Informe que el Secretario de Obras Públicas presenta al señor Go-*

bernador. Año fiscal 1944-1945. Cali: Imprenta Departamental.

Vásquez, E. (1982): *Historia del desarrollo en Cali (hasta el siglo XIX).* Cali: Universidad del Valle.

Vásquez, E. (2001): *Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio.* Cali: Artes gráficas de Cali.

Publicaciones seriadas:

Gaceta de la Nueva Granada, Bogotá, 1839-1944.

Gaceta departamental del Valle del Cauca, Cali, 1911-1927.

Gaceta municipal de Cali, Cali, 1917-1921.

Periódico Correo del Valle, Cali, 1904-1907.

Periódico El Día, Cali, 1906-1916.

Periódico El sentimiento democrático, Cali, 1849.

Periódico El Trabajo, Popayán, 1887.

Revista Cromos, Bogotá, 1916-1924.

Revista Despertar vallecaucano, Cali, 1976-1985.

Revista PAN, Cali, 1935-1936.

JORGE GALINDO DÍAZ

Arquitecto de la Universidad del Valle. Doctor en Arquitectura por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona (ETSAB, UPC). Actualmente es Profesor Titular con Dedicación Exclusiva de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, adscrito a la Escuela de Arquitectura y Urbanismo. Ha realizado estancias de investigación posdoctoral en Barcelona, Salamanca y Roma. Es autor de numerosos artículos en revistas nacionales y extranjeras relacionados con la historia de la construcción, la técnica y la industria, temas que también le han llevado a ser ponente en eventos especializados. Entre sus libros publicados se cuentan *El conocimiento constructivo de los ingenieros militares del siglo XVIII* (2000), *Arquitectura, industria y ciudad en el Valle del Cauca* (2002), *Cruzando el Cauca: pasos y puentes sobre el río Cauca en los departamentos de Cauca, Valle y Caldas* (2004), *Puentes de arco de ladrillo en la región del alto Cauca. Una tradición constructiva olvidada* (en coautoría con Jairo A. Paredes, 2008), *Los sistemas de transporte masivo en el hábitat metropolitano: el caso Megabús en el centro occidente colombiano* (2010, en coautoría con Carlos E. Rincón) y *Tipos y técnicas en la arquitectura escolar del departamento de Caldas* (en coautoría con Ricardo Tolosa y Johnny Tamayo, 2011).

SONIA BLANCO

Antropóloga con Maestría en Antropología, Línea Bioarqueología de la Universidad Nacional de Colombia. Investigadora del Instituto para la Investigación y la Preservación del Patrimonio Cultural y Natural del Valle del Cauca- INCIVA. Integra el grupo de Investigación en Antropología Biológica GIAB. Experta en arqueología prehispánica del Valle del Cauca, región en la que ha desarrollado innumerables proyectos de investigación con enfoque en patrones funerarios, bioarqueología y cambios socioculturales. Coordinó el Programa de Arqueología Preventiva que se desarrolló en el marco del proyecto de hundimiento de la avenida Colombia- Cali. Ase-

sora la formulación de planes de manejo arqueológico, de planes especiales de manejo y protección, la conformación de museos regionales y proyectos comunitarios de gestión para la protección y divulgación del patrimonio arqueológico. Ha publicado en coautoría *Comunidad prehispánica de El Cerrito, Valle del Cauca. Medio ambiente, prácticas funerarias y condiciones de vida* (2005), *Territorio ancestral, rituales funerarios y chamanismo en Palmira prehispánica, Valle del Cauca* (2007) y *La Buitrera, Valle del Cauca: Una región de frontera cultural prehispánica en la Cordillera Central* (2008).

LIZETH NATALIA ROBAYO SUÁREZ

Máster en Gestión del Patrimonio Cultural de la Universidad de Barcelona, Antropóloga de la Universidad Nacional de Colombia. Es investigadora asociada del Instituto para la Investigación y Preservación del Patrimonio Cultural y Natural del Valle del Cauca – INCIVA y se desempeñó como Arqueóloga coordinadora de campo en el proyecto “Hundimiento de la Avenida Colombia – Programa de Arqueología Preventiva”. Se ha desempeñado en proyectos de rescate y monitoreo arqueológico, diagnóstico y formulación de planes de manejo, proyectos de turismo cultural e inventarios del patrimonio cultural.