

Edificios de mercado fluvial en el Caribe colombiano, análisis y restitución gráfica

River Market Buildings in the Colombian Caribbean, Analysis and Graphical Restitution

MASSIMO LESERRI¹  0000-0002-7153-0290

ANDREA NIAMPIRA DAZA²  0000-0001-5734-6115

MERWAN CHAVERRA SUÁREZ²  0000-0001-7450-3442

GABRIELE ROSSI¹  0000-0003-2425-6476

york.niampira@upb.edu.co

1. Politecnico di Bari, Italia

2. Universidad Pontificia Bolivariana Seccional Montería, Colombia

Recibido: 16 de octubre de 2023 · Aceptado: 9 de noviembre de 2023

Resumen

La arquitectura a borde de río presenta características de configuración formal correspondientes a las dinámicas urbanas de puerto. Este artículo muestra un recorrido del planteamiento de edificios de mercado centrándose en parte de la historia del comercio marítimo y fluvial del Caribe colombiano, a través del análisis de edificaciones ubicadas a borde de río. Como resultado, se muestran aparte la resolución gráfica de cuatro edificios declarados bien de interés cultural a los cuales se les realiza un análisis taxonómico de elementos arquitectónicos presentes en los casos de estudio. El trabajo espera aportar conocimiento a la valoración arquitectónica de los edificios patrimoniales declarados, contribuyendo a su conservación y a la toma de decisiones para posteriores intervenciones.

Palabras clave: Patrimonio cultural, edificios de mercado, arquitectura fluvial, Caribe colombiano, levantamiento arquitectónico.

Abstract

The riverside architecture has a formal configuration featuring corresponding with urban dynamics in port cities. This paper presents an approach to market design buildings focusing on the part of the history of maritime and fluvial trade in the Colombian Caribbean, through analysis of some market buildings located at the river's edge. As a result, sections it shows parts of the graphical drawing restitution made in heritage buildings to which ones carry out a taxonomic analysis of architectural elements in the study cases. This work expects to contribute knowledge to the architectural valuation of these heritage buildings, to enhance their preservation and decision-making for further building project interventions.

Keywords: Cultural heritage, market buildings, riverside architecture, colombian Caribbean, architectural survey.

cómo citar este trabajo | how to cite this paper

Leserri, M., Niampira Daza, A., Chaverra Suárez, M., y Rossi, G. (2023). Edificios de mercado fluvial en el Caribe colombiano, análisis y restitución gráfica. Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada, 54: 217-235.

Introducción

Los primeros asentamientos urbanos nacieron a partir de necesidades comerciales (Petrillo, 2001: 104 y 255). El transporte permitió la distribución de sobrantes y el acceso a especialidades producidas en lugares distantes como función de las ciudades (Mumford, 1961).

La ubicación, forma y sistemas de construcción de los mercados responde a necesidades funcionales e higiénicas los cuales son abiertos *marketplace* o cubiertos y ahora *online*. Los mercados llevan la huella del lugar y la época en que se construyeron y han evolucionado de diferentes maneras según la tradición, cultura y clima. En las últimas décadas la importancia histórica y arquitectónica de estos edificios ha crecido siendo ahora reconocidos como patrimonio de ciudades o incluso naciones, en ocasiones son objeto de renovaciones urbanas y nuevos destinos turísticos que merecen ser preservados porque representan tradiciones culturales de la humanidad (Zandieh y Seifpour, 2020: 111-121).

Basándose en búsquedas bibliográficas se encuentra que hay pocos estudios que resalten proyectos arquitectónicos de edificios de mercado. En el caso de España las publicaciones se han centrado en mercados de estructura de hierro construidos en el siglo XIX mientras que los construidos en el siglo XX se han documentado poco, lo que podría contribuir a su desaparición o escasa valoración (Besó Ros, 2019:163-170).

Hoy muchos mercados históricos están en desuso o son objeto de reconversiones funcionales no siempre correctas y respetuosas. La congestión urbana de las metrópolis ha alejado gradualmente el mercado de la vida de barrio inspirando los centros comerciales o *malls* originados en ciudades británicas, americanas y holandesas que se fueron replicando por todo el mundo (Cantarelli, 2012).

El levantamiento arquitectónico permite conocer relaciones métricas y formales de edificios con valor patrimonial al igual que la reconstrucción de los que ya no existen a partir de ruinas o yacimientos logrando recuperar información valiosa sobre la construcción y sus arquitectos (Girbés, 2017: 184-193).

En el caso de Colombia en el Caribe colombiano “el mercado” se presenta como un signo del paisaje urbano independientemente de si es cubierto o abierto. El auge de la construcción de equipamientos en Colombia principalmente a principios del siglo XX permitió la proyección de edificios de mercado cubiertos. En este artículo se muestra un análisis histórico y gráfico de cuatro edificios dedicados al comercio relacionado con el río ubicados en las ciudades de Montería, Cereté, Santa Cruz de Lorica y Santa Cruz de Mompox. Los tres primeros edificios se ubican sobre el río Sinú y el último en un brazo del río Magdalena, eje central en la comunicación comercial fluvial y marítima entre las regiones de las costas Pacífico y Caribe en conexión con el interior de Colombia.

En un primer apartado del artículo se contextualiza la historia del comercio fluvial y marítimo en la costa Caribe de Colombia que dio origen a la construcción de edificios

de mercado en las ciudades estudiadas y en un segundo apartado, de forma general y sintética, se muestran resultados obtenidos en la restitución gráfica de los mercados seleccionados a partir de actividades de levantamiento arquitectónico directo e indirecto con el uso de métodos tradicionales y otros más sofisticados TLS (Tecnología Laser Escáner), que han permitido conseguir datos métricos en la captación de dimensionamiento de porciones diminutas y detalles arquitectónicos, también se muestra una revisión taxonómica de elementos arquitectónicos que caracterizan los edificios de mercados fluviales estudiados.

Los edificios seleccionados cuentan con la categoría de bien patrimonial y de interés de conservación por lo que su estudio y generación de documentación gráfica representa un conocimiento científico de aporte a la realización de futuras intervenciones de estos centros urbanos.

Edificios de mercado en Colombia y su relación con el tránsito marítimo y fluvial

En Colombia uno de los registros más antiguos es de 1571, “La Carnicería” en la ciudad de Cartagena de Indias, hoy Plaza Real o de La Aduana en la ciudad amurallada (MIT y UTB, 2009). El mercado funcionaba como plaza abierta.

Desde la colonización española, gran parte del tránsito y comercio se desarrolló sobre todo por el Mar Caribe a través de puertos marítimos y fluviales.

La forma urbana de las ciudades portuarias se da a partir de la configuración del puerto y no de la plaza central como es común en las ciudades mediterráneas (Solano, 2010: 398-441) y latinoamericanas.

En el caso de las ciudades de Montería, Cereté y Santa Cruz de Lorica en el departamento de Córdoba, su crecimiento se dio paralelamente a las actividades generadas en las vías fluviales (Leserri et al., 2019: 138-147).

En la historia precolombina se encuentran ejemplos de intercambio comercial a nivel fluvial entre los indígenas *Chibchas* de áreas andinas quienes hacían intercambio con grupos de la Costa Caribe a orillas del río Magdalena (Ocampo, 2015). Otros grupos como *Muiscas* y *Pacabueyes* entre el bajo río Magdalena y el río San Jorge siendo una ruta rápida y efectiva hacia el norte del país (Langebaek, 1987).

A partir del periodo de conquista y colonización, los puertos definieron la configuración de algunas ciudades. En la ciudad de Barranquilla al norte de Colombia, se encontraba el embarcadero del río Magdalena en la margen izquierda desde donde se desprendían canales a través de los cuales se fue organizando un sistema continuo de plazas para el embarque, depósito de mercancías, venta de productos, talleres, astilleros y lugares de entretenimiento. En los puertos de Cartagena y Barranquilla confluyó el comercio interior y exterior diario de la región, donde los puertos y el mercado conformaron una sola entidad a nivel espacial, económico y cultural en estas ciudades.

Desde la época de la colonia, el área del Valle del Sinú fue la gran despensa (Solano, 2010: 398-441).

El río fue el medio de transporte de productos a través del río Magdalena (Camargo, 2009: 170-191) el cual se constituyó como un corredor estratégico de conexión entre puertos coloniales del Mar Caribe y las nuevas poblaciones del interior. En el Nuevo Reino de Granada había muchas poblaciones ribereñas sobre el río Magdalena que fueron importantes para la consolidación del sistema mercantil y de desarrollo neogranadino. (Pérez, 2020). El río Magdalena y el río Sinú fueron de gran importancia para la conexión del Caribe colombiano a través del transporte fluvial, posibilitando posteriormente la fundación de poblaciones a la orilla de río entre las cuales se destaca Santa Cruz de Mompos en ciénagas del río Magdalena y, Montería, Santa Cruz de Lorica a orillas del río Sinú; el municipio de Cereté se ubicó a orillas de caños conectados al río Sinú. La conexión a través de ríos y ciénagas permitió el florecimiento de poblados y puertos comerciales como el de Magangué en el departamento de Bolívar, de gran importancia en los siglos XIX y XX. El historiador y explorador francés Luis Striffler describió a finales del siglo XIX el comercio de pescado en San Marcos entre los ríos San Jorge y Cauca, de la siguiente manera:

“Vense miles de acémilas en El Camino de la Vereda, nombre de este mercado; y además llegan embarcaciones de Barranquilla, Magangué, Mompos y Zaragoza. Allí se operan cambios y curiosas transacciones bajo la sombra de los árboles, pues los techos pajizos no pueden contener un gentío tan inmenso. Por fortuna, en aquella estación no hay lluvias” (Camargo, 2009: 170-191).

La depresión Momposina se encuentra aproximadamente 25m bajo el nivel de mar conformada por una extensa área geográfica ubicada al sur de las llanuras del Caribe colombiano donde confluyen los causes de los ríos Magdalena, Cauca, César y San Jorge. Por sus características, la depresión Momposina se inunda periódicamente creando un amplio delta interior como una gran llanura pantanosa de caños y ciénagas (Pérez, 2020).

El puerto de Santa Cruz de Mompos y toda la municipalidad tuvo gran relevancia en aspectos económicos, políticos, religiosos, arquitectónicos y culturales durante la época colonial, obteniendo un rol privilegiado a nivel comercial por su vínculo político y administrativo con el puerto marítimo de Cartagena de Indias mediante la navegabilidad del río Magdalena (Fig. 1). La conexión hacia el interior del país se hacía desde Santa Cruz de Mompos por el río Magdalena y luego un trayecto por vía terrestre hasta Santa Fe, hoy Bogotá. El trayecto total hacia el interior podía tardar varios meses, el tiempo invertido era casi el mismo que el de España a América por mar. Se estima que para el siglo XVII el 90% de actividad comercial de Cartagena se llevaba a cabo con la región del Caribe y el 10% con el interior del Nuevo Reino de Granada. En registros de producción de comercio hacia el interior de Colombia en la época, eran mayores los de Río Hacha y Santa Marta que los de Santa Cruz de Mompos, lo que indica que había ru-

tas terrestres y fluviales alternas, algunas de contrabando ubicadas en tierras hostiles dominadas por grupos aborígenes como los *Chimilas* (Pérez, 2020).

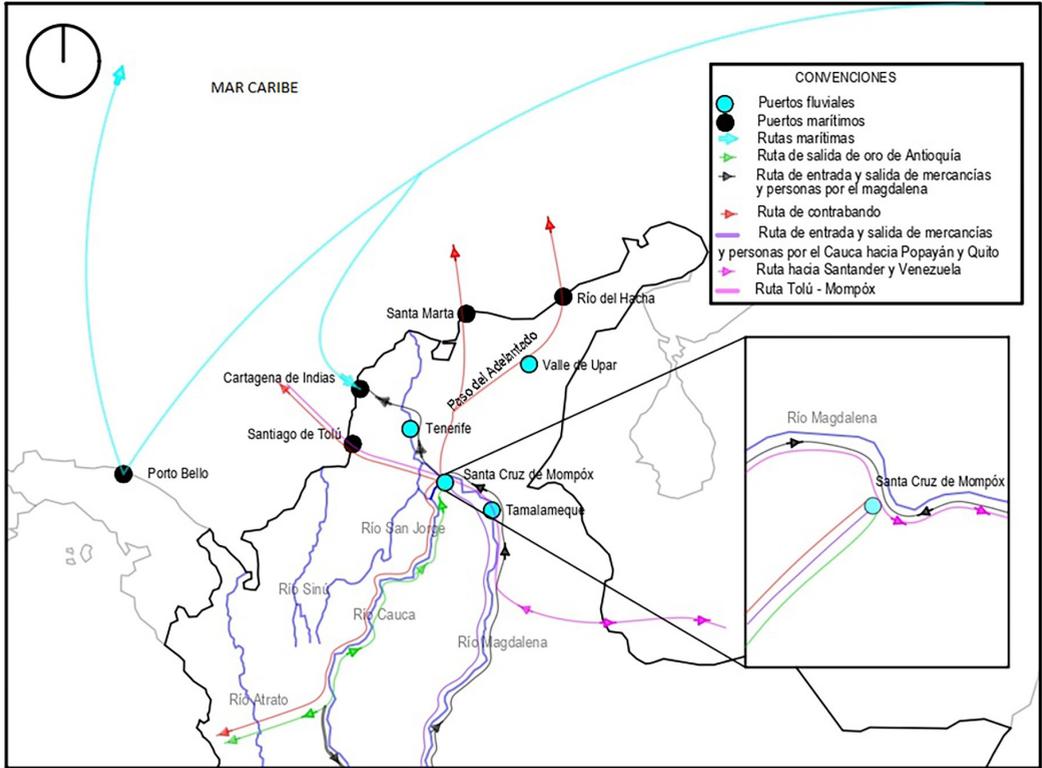


Fig. 1. Rutas comerciales principales del Nuevo Reino de Granada que confluyen en Mompox. Fuente: (Pérez, 2020: 38). Redibujo J.A. Barguil-Pereira, A. Niampira-Daza (2023).

La ruta fluvial de Santa Cruz de Mompox en el río Magdalena se vio reducida en el siglo XIX por causas naturales de cambios en el curso del agua en el Brazo de Loba donde por la dificultad de acceso al puerto de Mompox se ocasionó una depresión en la actividad portuaria y mercantil de la población.

Paradójicamente el aislamiento del puerto frente a dinámicas de crecimiento y desarrollo del país, permitieron su conservación urbano-arquitectónica, logrando que el centro histórico fuese declarado patrimonio de la humanidad por la UNESCO en 1995 y sea testimonio vivo del pasado colonial de Colombia. Durante el siglo XVII se habían construido en ladrillo y piedra las principales iglesias y conventos, con infraestructura de hospitales y tiendas. Santa Cruz de Mompox era un sitio de autoridades y cobro de impuestos aduaneros por el ingreso y salida de mercancías en los puertos hispánicos.

En cuanto a la arquitectura de edificios de comercio, hay registros tipológicos de casas comerciales sin ventanas al exterior que componían las zonas de albarradas¹, sin embargo, no se encuentran estudios específicos sobre plazas o edificios de mercados de la ciudad. Estudios realizados por el arquitecto historiador colombiano Alberto Corradine, indican que algunas casas tenían la doble función de comercio y vivienda que alojaban un espacio destinado para el comercio y bodega, las viviendas contenían un salón cerrado seguido de un salón abierto o segunda galería y patio lateral o central que ofrecía confort climático interior a la vivienda, en los siglos XVI y XVII era lugar para el manejo de animales de carga y monta (Pérez, 2020).

En la (Fig. 2) se muestra la dinámica en las Plazas de la Concepción en Mompox donde ya iniciado el siglo XX se construyó el edificio de mercado actual y El Moral sobre el puerto para el año de 1937.

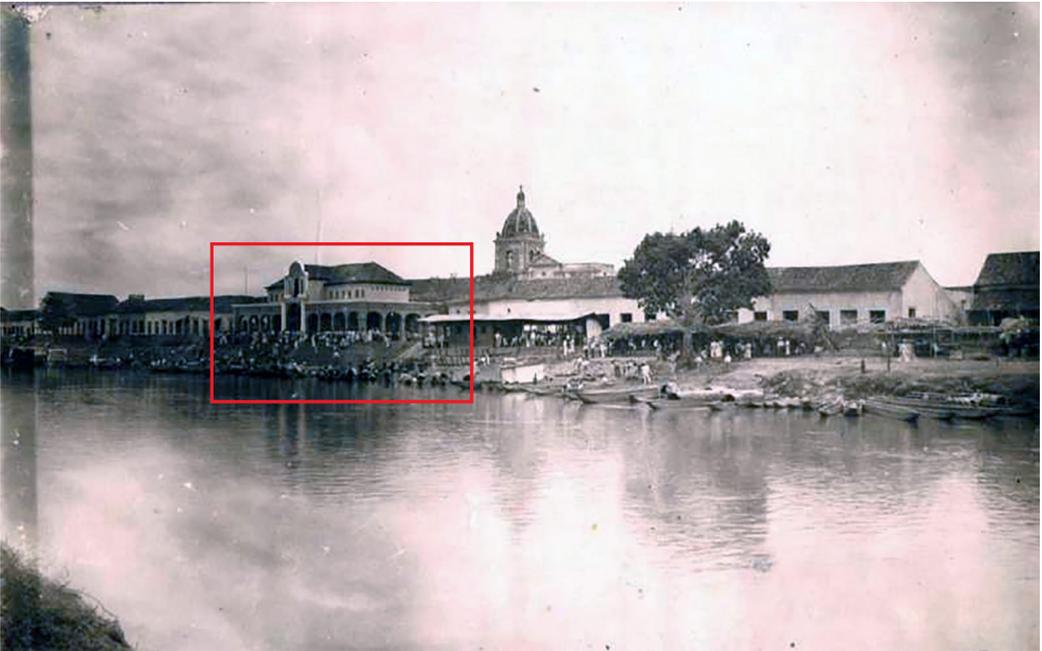


Fig. 2. Puerto de Mompóx en 1937 y el edificio de mercado en la Plaza de la Concepción con acceso de escalinatas desde el río (recuadro en rojo). Imagen (Pérez, 2020: 113).

El departamento de Córdoba se conecta con el río Magdalena a través de la ciénaga de Ayapel y de un brazo del río Sinú en el municipio de Santa Cruz de Lorica, originalmente de ecosistema cenagoso. Los primeros asentamientos de comerciantes del municipio en el siglo XVIII se ubicaron en la isla de Orica lo que llevó a que la ciudad se destacara como puerto por su ubicación estratégica sobre el río Sinú (Figueroa et al., 2013).

1 Muros de contención en ladrillo sobre la ribera para la protección de las inundaciones anuales del río Magdalena.

En 1721 fue fundado el poblado de Cereté y Mocarí por Francisco Velásquez, Carlos Cristóbal Jiménez de León y Juan Ramos, constituido como parroquia en 1740 con los indígenas *Alquitrans* de Montería. La población de Cereté se ubica sobre la margen derecha del río Sinú en la ribera del Caño Bugre conectado con la Ciénaga Grande de Loricá, siendo así en su momento un eje articulador entre las poblaciones del interior de las sábanas del Sinú, el cual era transitado en champanes² (Gómez, 2018) (Fig.3). Para 1772 toda la provincia del Sinú y de las Sabanas abastecía a Cartagena de alimentos, maderas, ganado y tabaco, entre otros. En 1823 se firmó el primer contrato para la navegación a vapor del río Magdalena, sin embargo, por múltiples inconvenientes y fracasos al inicio, los bongos³ y champanes fueron los únicos medios de transporte efectivos durante el siglo XIX para la conexión de territorios del interior con el mar abierto (Pérez, 2020).



Fig. 3. El champán, litografía de la pintura de Ramón Torres Méndez 1851. Imagen (Banrepcultural, 2022).

- 2 Tipo de embarcación utilizado en Colombia en el siglo XVI de aproximadamente 13 metros de largo por casi 2 metros de ancho y 1 metro de profundidad con cubierta en arco de techo de palma. En la popa portaba un anafre o hornilla para cocinar (Restrepo, 2013).
- 3 Canoa ancha y profunda utilizada por los indígenas y usada en varios puertos de América para carga y descarga de buques (Pérez, 2020).

En la publicación de 1839 “Geografía histórica, estadística y local de la provincia de Cartagena republica de la Nueva Granada”, el escritor Juan José Nieto describió que en el siglo XIX Santa Cruz de Lorica era reconocida por ser un centro de comercio de donde se enviaba mercancía hacia Cartagena y hacia el departamento del Chocó. Hacia 1870 se inició la navegación a vapor por el río Sinú (Díaz Díaz, 1998). La dinámica comercial constituida en la segunda mitad del siglo XIX en el Valle del Sinú entre ríos y caños permitió la circulación de mercancía de origen local y la exportación de materias primas como caucho y maderas en el Alto Sinú y transportados en balsas por el río hacia la Bahía de Cispatá con rumbo a Estados Unidos, Francia e Inglaterra (Trinidad, 2018: 31-56), así mismo, semillas, especias, telas de algodón, dril y fique, ron destilado, ganado y productos agrícolas entre otros, permitiendo también la llegada de productos del exterior en el trayecto entre Cartagena, Santa Cruz de Lorica, Cereté y Montería (Gómez, 2018).

Teniendo en cuenta que la región Caribe carecía de sistemas de comunicación por carretera entre poblaciones; ríos y pantanos seguían utilizándose para el transporte de alimentos y agua dulce, razón que condicionó la ubicación de asentamientos sobre costas o junto a ríos. La mayoría de los mercados y escenarios comerciales se construyeron cerca de corrientes marinas y fluviales facilitando la conexión y distribución eficiente de productos en los puertos existentes (Leserri y López, 2019: 75-85).

El trayecto de Cartagena hasta el puerto fluvial de Cereté tenía la complejidad de pasar de una navegación marítima a una fluvial, el trayecto podía tardar entre 6 y 15 días de acuerdo con el tipo de embarcación a vapor utilizada. La primera parada en la navegación marítima era en Tolú, en el golfo de Morrosquillo donde las embarcaciones no llegaban a muelle por el bajo nivel del agua, utilizando piraguas⁴ para subida y bajada de pasajeros y mercancías.

En Lorica el río se abre en dos brazos: Aguas Prietas y Aguas Blancas que se unen de nuevo en Cereté, por la rama oriental Aguas Blancas con mayor profundidad, llegaban las embarcaciones a vapor mientras que, por Aguas Prietas, se debía usar lanchas y tomar rumbo por Caño Bugre sobre el cual se encontraba la plaza de mercado y se movilizaba gran parte del comercio local hasta llegar a Montería. Los navíos salían de Cartagena con destino final a Montería en temporada de invierno o a Santa Cruz de Lorica cuando las aguas del río no eran tan profundas (Gómez, 2018).

El puerto de Cereté se consolidó como circuito comercial entre Cartagena y el río Atrato, posicionando las casas comerciales creadas en la época para la conexión al comercio regional, nacional e internacional. A comienzos del siglo XX, periodo en el cual se mejoraron edificios públicos como el edificio de mercado, la plaza central y la iglesia construida entre 1905 y 1917.

En Santa Cruz de Lorica, durante 1919 un incendio propició el traslado de barrios a orillas del caño. Los terrenos que delimitaban con el centro eran áreas inundables que

4 Embarcación larga de poco ancho hecha de caña y madera navegada con remo o vela. <https://dle.rae.es/piragua>

fueron rellenadas y calzadas. El incendio cambio la imagen de la ciudad y propició el esplendor industrial (Figueroa et al., 2013).

Durante el siglo XIX las relaciones comerciales de importación y exportación en el territorio colombiano se realizaban a través de Casas Comerciales privadas establecidas en Europa, Estados Unidos, el Caribe colombiano, Medellín y Bogotá (Mesa, 2020: 109-146).

En las primeras décadas del siglo XX se dio la consolidación comercial del puerto de Barranquilla por su comunicación con el río Magdalena y el mar Caribe a través de los tres escenarios contiguos: El Mercado de Granos, La Plaza Ujueta y El Mercado Público, núcleo de mayor influencia y movimiento productivo de la ciudad, denominado por los autores como Triangulación Comercial, la configuración de varios equipamientos para este propósito se dio de manera semejante en otros mercados caribeños como el de Panamá de 1877 y el de Maracaibo, Venezuela en 1886 integrado a un comercio lacustre (López et al., 2019: 139-158).

Durante el siglo XX se dio mayor fortalecimiento institucional nacional y aparecieron organismos como la Dirección de Higiene y Asistencia Pública. La región Caribe colombiana se benefició con el impulso a la construcción de plazas de mercado cubiertas que mejorarían la higiene en el comercio de alimentos. Se construyeron en esta época las plazas de mercado de los municipios de Santa Cruz de Mompo, Cereté y Santa Marta en 1925. En el caso del edificio de mercado de Cereté, este asumió el papel de centro de acopio y puerto fluvial, ubicado a orillas del Caño Bugre en una microcuenca del río Sinú, creando un hilo conductor entre los mercados fluviales más importantes de la zona como, Montería, Santa Cruz de Lorica, Santa Cruz de Mompo y Cartagena de Indias.

El mercado de Cereté tuvo varias transformaciones físicas por lo que no se conocen detalles de la estructura original, hoy es un importante bien patrimonial restaurado entre 1996 y 1999 (Leserri et al., 2019: 138-147), conocido como Centro Cultural Raúl Gómez Jattin, el único y más importante del municipio (Leserri y López, 2019: 75-85).

En 1929 se construyó El mercado de Santa Cruz de Lorica, una edificación en ladrillo y cubierta de zinc que reemplazó “El Ranchón” que era de bahareque⁵, el cual servía como puerto para el comercio y lugar público para bailes y fandangos (Figueroa et al., 2013). En la ciudad de Montería se llevó a cabo un concurso para la construcción de la Plaza de Mercado en 1925, otorgado al arquitecto Horacio Marino Rodríguez, sin embargo, esta obra nunca se realizó (Benitez, 2019).

5 Sistema constructivo tradicional en tierra cruda con subestructura de madera usado en Colombia.

La construcción de edificios de mercados en Colombia se dio principalmente por razones higienistas y de orden. En la ciudad de Bogotá se dieron transformaciones físicas bajo paradigmas urbano-arquitectónicos. La evolución de las plazas de mercado estuvo orientada hacia la salubridad, aseo y ornato, en 1903 se presentó el “Informe sobre plazas de mercado” donde se trató el problema de las plazas de mercado desde la arquitectura resaltando que las plazas debían atender de manera indispensable a la higiene, la elegancia y la comodidad desde el diseño arquitectónico, también se reconoció la arquitectura como parte de la ciudad. Uno de los primeros edificios construidos en Bogotá fue el mercado de La Concepción en la Plaza Central de Mercado construida alrededor de 1840 y demolida en 1953 (García, 2017).

En cuanto a los estilos arquitectónicos utilizados para la época, durante la segunda mitad del siglo XIX y parte del siglo XX entre 1880 y 1930 se dio un auge de Clasicismo tardío en América Latina, impulsado por el resurgimiento de estudios clásicos donde la supremacía de la tradición grecorromana influyó en las academias de arte y arquitectura. Aunque, en esa época la hegemonía del Clasicismo prevalecía en Europa y los Estados Unidos, llegó a su fin con la muestra “*Modern Architecture: International Exhibition*” llevada a cabo en el MoMa de Nueva York en 1932, este hecho no significó el fin del Clasicismo en Colombia que para la época fue llamado “Periodo Republicano”. Los primeros arquitectos “republicanos” en Colombia, extranjeros y colombianos formados en las Escuelas de Bellas Artes de Europa, fueron influenciados por el estilo del segundo Imperio francés, conocido como “Renacimiento francés” el cual coincidió con las primeras experiencias del Movimiento Moderno en Europa y Estados Unidos (Figuroa P., 2019: 1-23). Entre los arquitectos colombianos destacados de esa época se encuentra Horacio Marino Rodríguez.

Resultados de los trabajos de levantamiento de los mercados

En el mapa (Fig. 4) se muestra la ubicación de los mercados estudiados y su relación fluvial con la costa Caribe de Colombia. Los trabajos se realizaron por investigadores especialistas en labores de levantamiento arquitectónico y con el apoyo de estudiantes de grado de arquitectura de donde surgieron varias publicaciones. Los ejercicios se realizaron en los periodos de 2017-2019 y 2021-2022.

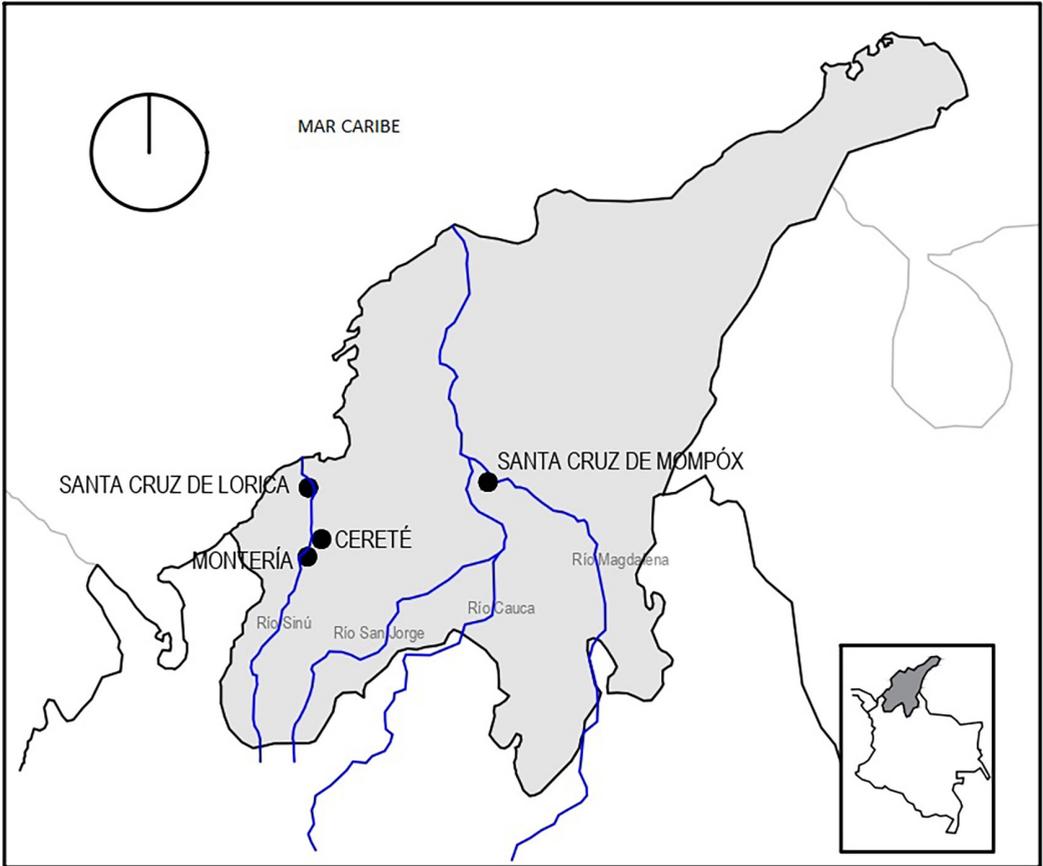


Fig. 4. Localización general de las ciudades donde se ubican los edificios de mercado estudiados. Elaboración J.A. Barguil-Pereira, A. Niampira-Daza (2023).

Mercado de Cereté

El edificio de mercado de Cereté tuvo una rehabilitación en la década de los años 90 del siglo XX pasando a ser el Centro Cultural Raúl Gómez Jattin. En este caso de estudio se realizó el levantamiento con métodos tradicionales asociando trabajo de campo e investigación histórica e iconográfica que permitió el análisis de sus transformaciones.

La arquitectura del edificio de mercado presenta una volumetría simétrica en las cuatro fachadas. Originalmente, en el centro tenía un amplio corredor de circulación delimitado por columnas de tipo capitel con una altura mayor entre las tres naves que lo componen y techo a dos aguas.

La edificación contaba con escalinatas de acceso a nivel longitudinal generando identidad, amplitud, accesibilidad e importancia al edificio que con el paso del tiempo y las dinámicas topográficas de las vías urbanas adyacentes cambiaron llegando a soterrar gran parte de estas (López, 2019).

En cuanto a los alzados, se realizó el levantamiento de la fachada actual y la restitución de la fachada original con y sin las escaleras exteriores (Fig. 5).

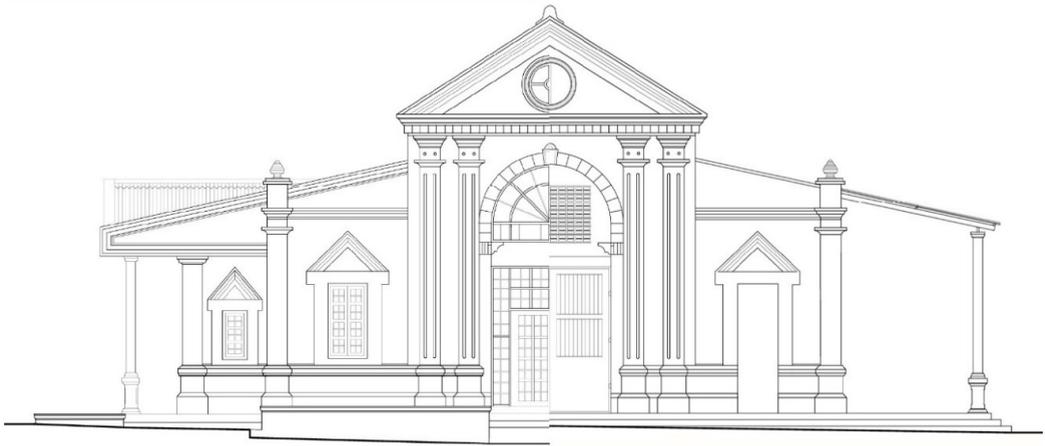


Fig. 5. Fachada Sureste. Confrontación de la fachada del Mercado de Cereté, antes y después de la intervención. Lado derecho fachada original, lado izquierdo fachada rehabilitada. Elaboración M. López Lora, M. Leserri (2019).

En la rehabilitación del edificio en la década de los años 90 se mantuvieron sus tres naves originales al interior y se le adicionaron nuevos elementos y espacios de acuerdo con el programa arquitectónico definido, por ejemplo, la adecuación de un escenario contiguo a la fachada Sur, un mezzanine en el costado Norte que sirve como palco para el auditorio y, una hemeroteca creada al interior de la nave Este, de igual manera, la inclusión de baños, oficinas, biblioteca, sala de audiovisuales y climatización artificial. El acceso central se mantuvo original, a diferencia de las escalinatas las cuales se eliminaron de forma parcial.

Mercado de Santa Cruz de Lorica

El centro de la ciudad de Santa Cruz de Lorica fue declarado Centro Histórico Patrimonial en el año 2000 y el edificio de mercado obtuvo la declaratoria en 1996 como bien de interés cultural nacional. En el año 2000 se llevó a cabo una intervención de restauración arquitectónica (Amador, S. y Montiel, M., 2019). El edificio presenta escalinatas a borde de río para carga y descarga de productos como se observa en la imagen de la fachada de cara al río (Fig 6).

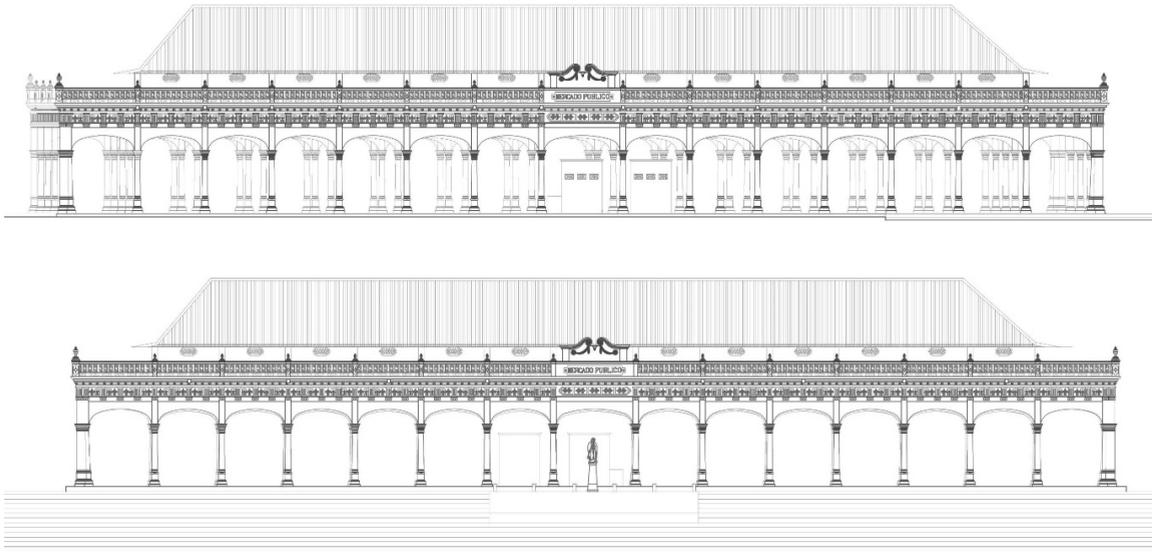


Fig. 6. Restitución gráfica de las fachadas principales del Mercado de Lorica, edificio aún activo como mercado. Elaboración A. Amador-Suárez; R. Montiel-Mosquera, M. Leserri (2019).

El levantamiento del edificio de mercado de la ciudad de Santa Cruz de Lorica se llevó a cabo de forma directa en la edificación con integración fotogramétrica para restituir su composición geométrica y realizar un análisis iconográfico con el cual interpretar su desarrollo y transformación en el tiempo.

Mercado de Montería

El edificio de mercado diseñado por el arquitecto Horacio Marino Rodríguez en las primeras décadas del siglo XX no fue el que se construyó, el edificio propuesto por Rodríguez estaría ubicado en el centro de la ciudad procurando una imagen de arquitectura identitaria planteado como mercado de río con escaleras conectando el edificio a una zona de descarga de material proveniente del comercio fluvial. La construcción parecía proporcionada para espacios destinados a diferentes mercancías, carne, pescado, fruta; el diseño planteaba cuatro patios, posiblemente una exigencia del comitente de la obra.

El mercado luego construido hoy en día aún existente, presenta la misma configuración de edificio fragmentado por cuatro patios internos pero con diferencias en el diseño (Benitez, 2019). En la propuesta de Rodríguez la fachada principal hacia el centro de la ciudad (opuesta al río) presenta un lenguaje historicista, probablemente con la intencionalidad de crear un edificio con una presencia imponente con porticado externo, relacionado con el resto de la ciudad y su condición climática, la fachada se fragmenta en proximidad de las dos grandes portadas de acceso (Fig. 7).

El ejercicio de levantamiento se direccionó a la reconstrucción del diseño de Rodríguez en su totalidad, el cual se considera relevante por la maestría de su diseño y

por enmarcarse en la misma época que los demás edificios caso de estudio. La investigación del Mercado de Montería se realizó desde el análisis de la planimetría puesta a disposición en un museo de la ciudad de Medellín donde se presentó en una exhibición temporal.

En este caso se trata de reconstruir planimetrías ausentes ya que en la documentación gráfica concerniente a este mercado hay carencia de algunas vistas, la reconstrucción exalta el componente gráfico permitiéndose elaborar desde cero las vistas ausentes a partir de la proyección geométrica de la información contenida en la documentación hallada.

En las siguientes imágenes se muestran los alzados resultado del levantamiento hecho a partir de su reconstrucción gráfica (Fig. 7).

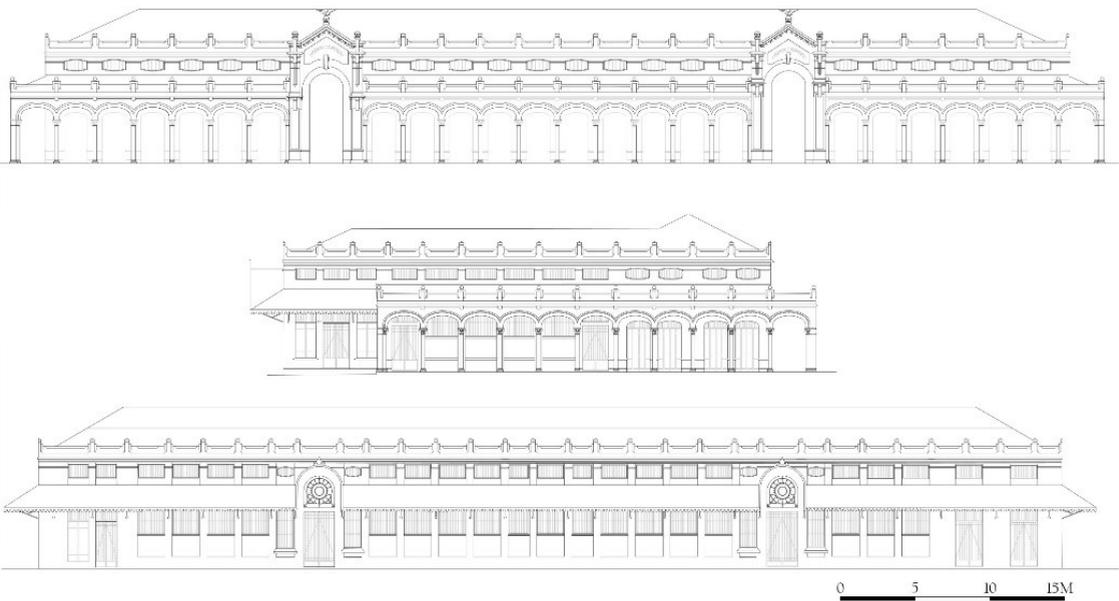


Fig. 7. Fachadas realizadas digitalmente a partir de la planimetría hallada del edificio de mercado de Rodríguez. Arriba, fachada principal Este; siguiente, fachada lateral Sur; abajo, fachada posterior Oeste frente al río Sinú. Elaboración A. Benitez-Calle, M. Leserri. (2019).

Mercado de Santa Cruz de Mompox

La ciudad de Santa Cruz de Mompox fue declarada patrimonio por la UNESCO en 1995, posteriormente se realizó una intervención urbanística de recuperación del centro de la ciudad en 2009 y el edificio de mercado fue restaurado en 2015 (Colombia Lícita, 2014). El mercado de Santa Cruz de Mompox tiene la configuración de mercado de río con escalinatas para carga y descarga de productos (Fig. 8).

Para el ejercicio de levantamiento del edificio de mercado se utilizaron herramientas de TLS (Tecnología Laser Escáner), donde se planteó un número de escaneos en la creación del modelado 3D destinado a la extracción de vistas ortogonales como cortes, plantas y fachadas para la interpretación gráfica de sus contenidos, culminada con la creación de planimetrías a escala.



Fig. 8. Imagen creada en Scene 3D Point Cloud software a partir del levantamiento de escaneo 3D. Realizada por J. Negrete-Márquez; G. Rossi, M. Leserri. (2023).

Análisis taxonómico de elementos arquitectónicos en edificios de mercado fluviales

Un primer aspecto característico en los cuatro edificios estudiados es la presencia de un volumen arquitectónico cubierto que en unos casos se relaciona con la idea de realizar una construcción cercana al río para facilitar las actividades de descarga y carga de mercancías. Una escalera que se desvanece en el agua y que representa el primer apoyo útil y también la conexión con el espacio de venta y el ambiente urbano.

En la fachada a nivel funcional y formal, la puerta principal se caracteriza por su jerarquía para el acceso. En cuanto a la ubicación del volumen, la fachada más larga normalmente resulta paralela al río. Otra variable es la presencia de un porticado permeable que tiene el doble objetivo de embellecer la fachada del edificio y la ciudad, al igual que ofrecer protección frente a la lluvia y el sol a nivel exterior e interior en los patios.

El conjunto se resuelve con el uso de una planta rectangular del lado mayor paralelo al río, aunque cambian las relaciones proporcionales entre los dos lados. Otra cate-

ría es la presencia de patios internos, con funciones higiénico-sanitarias, teniendo en cuenta la necesidad de ventilación en determinadas zonas de trabajo y la temperatura en la que operan (climá cálido húmedo) y por el tipo de mercancías a almacenar y vender.

Ninguno de los mercados presentan una doble planta, la presencia de un segundo piso es producto de transformaciones y usos posteriores.

En la siguiente tabla 1. se muestran de forma sintetizada elementos arquitectónicos identificados como taxonomía de los edificios de mercados fluviales estudiados.

Tabla 1. Variables de los elementos arquitectónicos comunes en los edificios de mercado fluvial del Caribe colombiano. Fuente: Autores (2023).

TAXONOMÍA DE ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS PRESENTES EN LOS CASOS DE ESTUDIO	MERCADO DE CERETÉ	MERCADO DE MONTERÍA (H. MARINO)	MERCADO DE S. CRUZ DE MOMPOX	MERCADO DE S. CRUZ DE LORICA
Escalera al río		✓	✓	✓
Patios		✓	✓	
Columnado externo	✓	✓	✓	✓
Planta rectangular	✓	✓	✓	✓
Permeabilidad visual interior			✓	
Doble piso			✓	
Fachada principal en el costado mas alargado		✓	✓	✓

Conclusiones

Los datos adquiridos a través del levantamiento arquitectónico integral sobre la dimensión geométrica y morfológica completada también con técnicas fotogramétricas estereoscópicas tipo *Image Based* de las realidades seleccionadas, se han cruzado cuidadosamente con la información derivada por el análisis histórico-crítico de los mercados como fenómeno arquitectónico global. El estudio en particular de los mercados fluviales como lugar pensado para un comercio a través de la navegación y del agua, parece un ámbito interesante que necesitaría una abstracción para categorizar una serie de primeras variables que, tal vez se relacionan más con la función específica del espacio

del mercado y en otro caso, aparecen declinados por la tradición arquitectónica relacionada con el ambiente construido.

En este artículo se realizó un recorrido histórico del comercio marítimo y fluvial como antecedente en la construcción de edificios para este propósito en la región Caribe de Colombia, resaltando las rutas e importancia de las vías fluviales de los ríos Magdalena y Sinú en la conexión con el interior del país desde tiempos precolombinos y hacia puertos marítimos utilizados para el transporte de personas y la exportación e importación de productos y materias primas durante la colonia hasta entrado el siglo XX. La relación de estas vías de tránsito y acceso definieron en gran medida la morfología de las ciudades a borde de río caracterizando también la arquitectura influenciada por los estilismos neoclasicistas vigentes en la época de su construcción, al igual que la solución de aspectos bioclimáticos en respuesta a las condiciones climatológicas presentes en la región Caribe.

Aunque las vías fluviales han perdido relevancia desde la segunda mitad del siglo XX, perdura el paisaje de río, de la sabana y de las ciénagas que dan vigencia a la arquitectura tradicional y en este caso concreto a los edificios de mercado, estos son testimonio de la historia de las ciudades y del comercio; dicho esto, la generación de conocimiento a través la arquitectura en los ejercicios de análisis y restitución gráfica como apoyo a la construcción de la memoria, representa una oportunidad para la valoración y preservación del patrimonio en la región.

Bibliografía

- Amador, S., A., y Montiel, M., R. (2019). Levantamiento directo y documentación gráfica del Mercado Público de Santa Cruz de Lorica. *Trabajo de grado de Arquitectura*. Montería: Universidad Pontificia Bolivariana. Seccional Montería.
- Banrepcultural. (2022). *Banco de La República de Colombia*. [Recuperado de <https://www.banrepcultural.org/coleccion-de-arte/obra/el-champan-navegacion-por-magdalena-ap3624>].
- Benitez, C. (2019). Reconstrucción de una arquitectura inexistente a través de los instrumentos de la representación y análisis iconográfico para su conocimiento y valoración. *Trabajo de grado Arquitectura*. Montería: Universidad Pontificia Bolivariana.
- Besó Ros, A. (2019). El mercado como monumento urbano. Obras en la comarca de la Ribera del Júcar (1925-1936). *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*(50), 163-170.
- Camargo, A. (enero-abril de 2009). Una Tierra Bondadosa: Progreso y Recursos Naturales en la Región del Río San Jorge, Siglo XX. *Historia Crítica*(37), 170-191. doi:<https://doi.org/10.7440/histcrit37.2009.09>

- Cantarelli, R. (2012). *L'Architettura dell'edificio mercato. Bazar, shopping center e circuito globale*. Padua: Il Poligrafo.
- Colombia Licita. (2014). [Recuperado el 2023, de <https://colombialicita.com/licitacion/155354>].
- Díaz Díaz, F. (1998). *Letras e Historias del Bajo Sinú*. Montería: Universidad de Córdoba-Fondo Editorial .
- Figuroa, P. (2019). Leslie Arbouin, Gaston Lelarge y Joseph Martens: tres arquitectos extranjeros en el Caribe colombiano, 1880-1930. *Congreso Internacional Beaux-Arts arquitectura en América Latina 1870-1930* (pp. 1-23). La Plata, Argentina: Universidad Nacional de La Plata. [Recuperado de http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/83976/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y].
- Figuroa, V., Ramos, V., & Villadiego, R. (2013). Municipio de Santa Cruz de Lorica. Plan Territorial de Formación de Docentes 2013-2015. *Secretaría de Educación Cultura y Deportes*. Santa Cruz de Lorica. [Recuperado de https://www.mineducacion.gov.co/1759/articles-319469_archivo_pdf_Lorica_2013.pdf].
- García, R. (2017). *Plaza Central de Mercado de Bogotá. Las variaciones de un paradigma, 1849-1953*. Bogotá, D.C.: Pontificia Universidad Javeriana, Universidad Nacional de Colombia.
- Girbés, P. (2017). Análisis y reconstrucción virtual. El mercado de Ruzafa del Arquitecto José María Manuel Cortina Pérez. *Expresión gráfica arquitectónica EGA*, 22(31), 184-193.
- Gómez, C. (2018). El dinamismo económico del puerto de Cereté 1915-1930. *Tesis de pregrado Facultad de Ciencias Humanas*. Universidad de Cartagena. [Recuperado de <https://hdl.handle.net/11227/7397>].
- Langebaek, C. (1987). *Mercados, Poblamiento e Integración étnica entre Los Muiscas Siglo XVI*. Bogotá: Colección bibliográfica Banco de La República.
- Leserri, M., & López, L. (2019). Cerete's Cultural Center. Iconography Contribution for Graphic Reconstruction and Recovery of a Colombian Architecture. *Eikonocity Storia e Iconografia delle Città de dei Siti Europei*, 4(2), 75-85. doi:DOI: 10.6092/2499-1422/6265
- Leserri, M., Olmos, L., Mejía, C., Benitez, C., & Muñoz, M. (2019). El Patrimonio histórico colombiano. La reconstrucción del Mercado público de Cereté a través de la representación. En A. Pasuy, *Patrimonio y contemporaneidad* (pp. 138-147). Bogotá: Universidad de La Salle.
- López, G., Gómez, A., & González, A. (2019). El mercado público de Barranquilla (1870-1930): De la historia de un edificio a una triangulación comercial. *CARAVELLE* (113), 139-158. doi:<https://doi.org/10.4000/caravelle.6774>

- López, L. (2019). Centro Cultural Raúl Gómez Jattin: fundamentación de su arquitectura mediante los instrumentos de representación y el análisis de sus componentes históricos y funcionales. *Trabajo de grado Arquitectura*. Montería. Universidad Pontificia Bolivariana.
- Mesa, B. (2020). Redes comerciales en la segunda mitad del siglo XIX: comerciantes antioqueños y firmas extranjeras. *HISTORELO. Revista de Historia Regional y Local*, 12(24), 109-146. doi:DOI: 10.15446/historelo.v12n24.80270
- MIT, y UTB. (2009). *Mercado de Bazurto: ¿Cómo gestionar el cambio?* Cartagena de Indias: Departamento de Planeación y Estudios Urbanos del Massachusetts Institute of Technology (MIT), Universidad Tecnológica de Bolívar. [Recuperado de https://ocw.mit.edu/courses/11-975-feeding-cities-in-the-global-south-challenges-and-opportunities-for-action-in-cartagena-fall-2009/e73e6d162e77645a4f07b0ceb-090f9a2_MIT11_975F09_Final_Report.pdf].
- Mumford, L. (1961). *The city in History: its origins, its transformations and its prospect*. Nueva York: Harcourt, Brace & World.
- Ocampo, L. J. (2015). *Historia Ilustrada de Colombia*. Plaza & Janes. [Recuperado de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=XzgpwLjS5gC&oi=fnd&pg=PA7&dq=mercados+p%C3%BAblicos+a+orillas+de+r%C3%ADos+en+Colombia&ots=hqFjidJ0Q&sig=VzxzSW2houoAe3F21ZAFQeSz7I#v=onepage&q=mercados%20p%C3%BAblicos%20a%20orillas%20de%20r%C3%ADos%20en%20Co>].
- Pérez, D. (2020). *Comercio colonial del puerto fluvial de Santa Cruz de Mompóx Nuevo Reino de Granada (1530-1823). Estudio comparativo de sus evidencias arqueológicas, históricas y arquitectónicas* (Vol. 13). Sevilla: AcerVos.
- Petrillo, A. (2001). *Max Weber e la sociologia della città*. Milán: FrancoAngeli.
- Restrepo, M. (2013). Río Grande de La Magdalena: La alimentación en los Champanes, Siglo XIX. *Credencial Historia*. [Recuperado de <https://www.revistacredencial.com/historia/temas/rio-grande-de-la-magdalena-la-alimentacion-en-los-champanes-siglo-xix>].
- Solano, D. (2010). Un Problema de Escala: La configuración social del puerto en las ciudades del Caribe colombiano durante el siglo XIX. En V. A. Elías J., *Ciudades Portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Visión histórica* (pp. 398-441). Barranquilla: Universidad del Norte-Universidad del Magdalena.
- Trinidad, P. (2018). Los franceses en el Valle del Sinú (Colombia). El caso de la familia Lacharme en Montería: sus actividades económicas 1850-1950. *Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*(36), 31-56. doi:<https://doi.org/10.14482/memor.36.306.98>
- Zandieh, M., & Seifpour, Z. (2020). Preserving traditional marketplaces as places of intangible heritage for tourism. *Journal of Heritage Tourism*, 15(1), 111-121. doi:<https://doi.org/10.1080/1743873X.2019.1604714>