

Six Hundred Miles Up the Magdalena

An account of my journey from Cartagena
to La Dorada and then to Honda
in search of work

FERNANDO CARRASCO ZALDÚA, <i>Presentación del documento</i>	125
Texto facsimilar.....	137
<i>Traducción de</i> JUAN MANUEL POMBO.....	163

CARRASCO ZALDÚA, FERNANDO, *Presentación del documento: Six Hundred Miles Up the Magdalena*. ENSAYOS. HISTORIA Y TEORÍA DEL ARTE, vol. 7, N° 7, 6 fotogs. Bogotá D.C., 2002 / 2003, Universidad Nacional de Colombia - Instituto Caro y Cuervo, págs. 123-136.

Resumen

Relato de viaje inédito de finales del siglo XIX cuyo hallazgo y publicación facsimilar del original en inglés, traducido al castellano, permite una primera mirada a la vida y obra en Colombia del ingeniero jamaicano Leslie Arbouin. Formó parte del grupo pionero de arquitectos y constructores extranjeros que ayudaron a consolidar, a partir del paradigma del neoclasicismo, una nueva arquitectura en el país, que se denominó “republicana”, diseñada y construida desde mediados de ese siglo hasta las primeras décadas del XX, en su caso particular en Barranquilla. Texto juvenil de Arbouin que permite datar con exactitud su llegada al país en 1889 y los motivos de su viaje, además de ser el único documento que sobrevive de su archivo tanto personal como de arquitectura.

Palabras clave

Fernando Carrasco, diario de viaje, Leslie Arbouin, arquitectura colombiana.

Title

Six Hundred Miles Up the Magdalena.

Abstract

This unpublished travel account written at the end of the 19th century (presented in facsimilar and translated versions) allows a first glimpse into the life and works of the Jamaican architect Leslie Arbouin. He was part of a pioneer group of foreign architects and builders that used Neoclassic paradigms to consolidate a new style of architecture, later known as “Republican”, that appeared in the first decades of the 20th century. Arbouin worked out of Barranquilla initially and in this youthful text, dating from 1899, the year of his arrival to Colombia, we can learn about the motives for his trip. It is his only surviving personal document.

Key words

Fernando Carrasco, travel diary, Leslie Arbouin, Colombian architecture.

SIX HUNDRED MILES UP THE MAGDALENA

Con la proa hacia el sur, el vapor se deslizó lentamente en el agua fangosa, corriente arriba del Río Grande de La Magdalena. Sus grandes ruedas se movían acompasadamente, impulsando la mole plana y alargada del Carolina. Quedaban atrás las casas pajizas de Calamar, las horas muertas de Magangué, los largos días del viaje desde Jamaica. La selva de las orillas aparecía densa y apretada, con un verde distinto, en medio de la malsana quietud del calor, que sólo rompían el ruido de las calderas del barco al aproximarse, y el de las palas de las ruedas al batir el agua amarilla, que hacían salir bandadas de pájaros de colores y provocaban el chillido de micos enemigos. Por entre el calor del aire quieto, por el agua baja del río, sorteando cuidadosamente los playones semiescondidos, avanzaba el buque, y acodado en la barandilla, en el puente, cerca de la rueda del timón, mirando la orilla, el joven Leslie Arbouin, súbdito británico, ciudadano de Kingston, consumaba su aventura y entraba a las tierras prometidas en busca de trabajo¹.

En la primera mitad del siglo XIX, una vez concluida la guerra de Independencia, el largo camino de los propósitos nacionales se emprendió en Colombia bajo el influjo de un imaginario político cosmopolita. Un Estado republicano asentado en la soberanía de la nación. Los nuevos gobernantes criollos, conscientes de la magnitud de la tarea que les correspondió, no tuvieron otra alternativa que la de recurrir a modelos foráneos para llenar este vacío, para construir ese Estado y esa nación que estaba por surgir. En estas condiciones la nueva arquitectura que se acometió estuvo marcada por una gran significación y buscó expresar los más altos anhelos colectivos. Labor que fue cumplida, desde sus inicios hasta su posterior consolidación y propagación en las primeras décadas del siguiente siglo (1880-1930), casi exclusivamente por ingenieros, arquitectos y aun maestros de obra extranjeros, quienes a partir del paradigma del neoclasicismo se encargaron de trasladar el repertorio estilístico de las arquitecturas europeas del siglo XIX al medio colombiano, al que tanto caracterizó esta arquitectura, denominada “republicana”.

¹ A partir de un texto de *La otra raya del tigre*, de Pedro Gómez Valderrama.

El arribo al país del grupo pionero de diseñadores y constructores de distinta nacionalidad² transcurrió en el lapso de los últimos 53 años de la centuria, contados a partir de la contratación del antillano Thomas Reed en 1846 para la obra del Capitolio Nacional y la presencia en 1899 de Leslie Olivie Arbouin Groom, igualmente originario de las Antillas, de cuya obra y archivo personal lo único que se conserva son tres edificios en Barranquilla, dos retratos suyos, su Biblia protestante y este texto de su relato de viaje al llegar al país³. A Leslie Arbouin por mucho tiempo se lo supuso originario de Inglaterra, pero era natural de Jamaica, en cuya capital, Kingston, nació el 26 de julio de 1880. Su padre, Thomas Arbouin, funcionario del imperio británico, descendía de una familia de hugonotes franceses que emigró de la Bretaña francesa a Inglaterra a finales del siglo XVI, huyendo de las persecuciones religiosas entre católicos y protestantes calvinistas, a quienes un siglo después se les asignaron tierras y empleos en esta colonia del Caribe. Según tradición de familia⁴, Arbouin realizó en Kingston estudios de bachillerato (1896) y de ingeniería civil y electricidad por correspondencia con la prestigiosa universidad inglesa de Cambridge, estudios que finalizó a comienzos de 1899.

En tanto, la nueva República de Colombia en formación, a pesar de su relativa marginalidad en el contexto de la América Latina, originada, en parte, en la baja población y en su escasa importancia geopolítica, ofrecía oportunidades de trabajo e inversión para los extranjeros. Estadounidenses e ingleses dirigían la mayoría de empresas comerciales, agrícolas y mineras, compañías navieras de transporte fluvial y de construcción de ferrocarriles, túneles y puentes; los franceses lideraban las de exploración y construcción del canal interoceánico de Panamá, cuya oficialización, a partir de 1879, cambió la situación geopolítica y atrajo nuevas miradas hacia su territorio.

Desde la distante Jamaica, el recién graduado Arbouin supo de la iniciación de la obra de construcción de un nuevo ferrocarril en el país, el de Girardot, dirigido por ingenieros ingleses. Ante esa posibilidad laboral se embarcó hacia el puerto de Cartagena de Indias en los primeros días de junio de 1899, con una carta de recomendación dirigida al gerente de una de las agencias de navegación del río Magdalena, con sede en Honda. En estas circunstancias el joven Arbouin, a punto de

² Algunos de los que llegaron entre Reed y Arbouin fueron: Mario Lombardi, Felipe Crosti, Serafin Barbetti, Pietro Cantini (italianos); Charles Carré, Francisco Navech, Gastón Lelarge (franceses); Juan Sitchle, Joseph Viner, Carlos Schlecht (alemanes); Lorenzo Murat Romero, Alejandro Manrique Canals (españoles); Félix Pereira (nicaragüense).

³ Manuscrito inédito de Leslie Arbouin Groom, en poder de su bisnieto, doctor Leslie Arbouin Guzmán, quien generosamente lo prestó a la revista ENSAYOS e hizo posible este artículo.

⁴ Entrevista realizada en febrero de 2002 con los Arbouin Guzmán, nietos del ingeniero-arquitecto Leslie Arbouin Groom.

cumplir diecinueve años, escribió el relato de su viaje de Cartagena a La Dorada y a Honda, en busca de trabajo, y su regreso a Cartagena, que tituló *Seiscientas millas río Magdalena arriba*, viaje de dos semanas (junio 17 a julio 2) que consideró el “más apasionante e interesante que jamás haya hecho en mi vida”, texto inédito desde entonces, por 104 años, y que por primera vez se publica facsimilarmente y traducido al castellano.

Su joven mirada la dedicó en buena parte a la observación de la naturaleza y a las costumbres de la población nativa. Embebido en la belleza del paisaje, un paraje del río se le antoja exactamente igual a los Jardines Castleton de Jamaica. Observó la exótica flora y fauna: caimanes, culebras mapaná y coral, “miquitos negros”, tigres, venados, guacamayas, garzas y enormes pájaros carpinteros. También la arquitectura, casas de ladrillo y “miserables chozas de barro con techo de paja” en los caseríos y poblados ribereños: Calamar, Magangué, Zambrano, San Jorge, El Banco –la cúpula de cuya iglesia le pareció “bellísima”–, Puerto Berrío, Honda y sus puentes. El relato concluye con las vicisitudes que vivió al llegar a esta última ciudad (26 junio) y no hallar a su contacto de trabajo: decepcionado, con poco dinero y sin hablar castellano, decidió retornar a Cartagena para embarcarse de regreso hacia Jamaica.

Si bien su relato no tiene el largo aliento ni la solidez de otros, escritos unos años antes que el suyo, como los de la inglesa Rosa Carnegie Williams, los argentinos Miguel Cané y Martín García Merou, el alemán Alfred Hettner, el suizo Ernest Rothlisberger o el francés Jorge Brissot⁵, sí resulta revelador en otros aspectos. Como documento sobre el personaje, data con exactitud su llegada y nos descubre los motivos de su viaje, sus aficiones a la caza, la fotografía y la música; como su madre, Ella Groom, él fue intérprete de piano.

Lastimosamente, la ausencia de otras fuentes primarias, como su archivo de arquitectura, impide una rigurosa aproximación a su vida y obra; por tanto, lo que conoceremos posteriormente de Arbouin será por tradición de familia y conjeturas⁶. Sabemos cómo terminó su inesperado viaje de retorno de Honda a Cartagena cuando una feliz coincidencia hizo que finalmente se encontrara en esta ciudad con

⁵ Quienes llegaron a partir de 1881 en diferentes circunstancias, como diplomáticos, viajeros o profesores contratados para dictar cátedra en la Universidad Nacional y dejaron los siguientes relatos: ROSA CARNEGIE WILLIAMS, *A Year in the Andes or a Lady's Adventures in Bogotá*, Londres: Literary Society, 1882; MIGUEL CANÉ, *En viaje 1881-1882*, París: Librería de Garnier Hermanos, 1884; MARTÍN GARCÍA MEROU, *Impresiones*, Imprenta Distrital de Bogotá, 1989; ALFRED HETTNER, *Viaje por los Andes colombianos 1882-1884*, Bogotá: Banco de la República, 1976; ERNEST ROTH LISBERGER, *El Dorado*, segunda edición en español, Bogotá: Banco de la República, 1993; JORGE BRISSOT, *Viajes por Colombia en los años de 1891-1897*, Bogotá: Imprenta Nacional, 1899.

⁶ Tradición de familia.

el gerente de la agencia naviera, quien lo convenció de volver, aunque se ignoran los detalles de este inmediato segundo viaje río arriba y su llegada definitiva a Bogotá. Conocemos por esta misma fuente que empezó a trabajar como ingeniero del ferrocarril, que luego se desempeñó como ingeniero eléctrico y que contrajo matrimonio con una ciudadana colombiana de ascendencia inglesa en el municipio de Tena en 1903⁷.

Así, el relato de viaje señala el inicio de su primera estadía en el país (1899-1907), en el curso de la cual suceden cruciales acontecimientos en la vida nacional. A pocos meses de su arribo estalló la última revolución liberal, conocida como la guerra de los Mil Días (octubre, 1899) y se dio el golpe de Estado al presidente constitucional Manuel Antonio Sanclemente (julio, 1900), seguido por la crisis del canal de Panamá y secesión del departamento del Istmo (noviembre, 1903) y el inicio de la administración de Rafael Reyes (agosto, 1904). Instalado en Bogotá, consiguió la tan anhelada plaza de ingeniero con The Colombian National Railway Company Ltd., de Londres, para la obra del ferrocarril de Girardot, que iniciaba su prolongación hasta la capital y donde trabajó hasta comienzos de 1905, cuando aceptó la propuesta de trasladarse al Tolima para encargarse de la instalación y el montaje de las plantas de energía eléctrica de Ibagué, Planta Laserna, de Chaparral, posiblemente la de Ambalema y la de Mesitas del Colegio en Cundinamarca.

Luego de una estadía de poco más de siete años en el país, en 1907 Arbouin regresó a Jamaica, donde nació la primera de sus ocho hijos, para retornar a Colombia probablemente en 1908, ignorándose en qué trabajó hasta 1910, cuando de nuevo viajó a su país natal. Instalado en Kingston, allí nacieron sus siguientes hijos varones: Harry, James y Frank, descendencia de la cual procede la rama colombiana de la familia Arbouin. Posteriormente, en fecha indeterminada, se le encuentra en la recién creada república de Panamá, en donde uno de sus hermanos, E.V.S. (?) Arbouin, al parecer, ya estaba vinculado a la United Fruit Company⁸, provincia de Bocas del Toro, en la bahía del Almirante. Vivencia fundamental, pues es allí donde empezó a trabajar en arquitectura. Se lo relaciona con la construcción del hotel Washington House de la ciudad de Colón, cuyos planos fueron elaborados por la firma estadounidense Gram Good Hue and Fergusson Architects en enero de

⁷ Tradición de familia.

⁸ En el *Libro azul de Panamá* aparece mencionado este hermano por su vínculo al Traffic Department de la célebre compañía comercial y agrícola norteamericana, fundada en Boston en 1867 por el capitán L. D. Baker, con extensas plantaciones de banano, cacaoales y cocos en los departamentos del Istmo y del Magdalena en Colombia y otros países centroamericanos y del Caribe. Plantaciones que en Panamá contaban con una gran infraestructura de servicios para sus empleados y comercialización: casas (barrios), comisariatos, hospital, tranvías, servicio de vapores (desde Toro, Colón, Cristóbal y los puertos antillanos y de Estados Unidos) y un ferrocarril de 253 millas de extensión, el de Changuinola.

1912, proyecto que se erigió en la parte norte de la ciudad, donde también se localizaban las oficinas del ferrocarril, para quien, se puede sospechar, trabajó.

Presumiblemente, en 1915 se trasladó de Panamá a Barranquilla, dando inicio a su segunda y definitiva estadía en el país (1915-1935), que se prolongó por veinte años hasta su fallecimiento. Aunque breve, esta vez su labor como ingeniero-arquitecto fue significativa (1915-1921). A partir de su experiencia panameña surgió como hábil diseñador y constructor reconocido de “muchos edificios en Colón y Panamá y especialista en trabajos de concreto”⁹, además de comerciante, pues abrió una exitosa casa comercial de materiales de construcción importados de Estados Unidos y Canadá¹⁰. Durante este periodo dejó para la historia de la arquitectura en Colombia, en el centro de Barranquilla, los emblemáticos edificios de la Administración de la Aduana (1916-1920)¹¹ y el Banco Dugand (1921), declarados monumentos nacionales en 1984 y 1995, respectivamente; las casas de las familias Schemell y Marulanda (s.f.) a la entrada de la urbanización El Prado, que aún hoy se conservan, y el edificio del Club Barranquilla (s.f.) y su propia casa (s.f.) en el barrio El Prado, desafortunadamente demolidos. Este quehacer arquitectónico se vio interrumpido al enfermar gravemente en 1921. Los facultativos barranquilleros conceptuaron que debía ser enviado inmediatamente a Bogotá. En este delicado estado de salud emprendió junto con su esposa la amarga travesía, justo veintidós años después de su primer viaje por el Río Grande de la Magdalena. Llegó directamente al hospital de Honda y tras una breve recuperación continuó hacia Bogotá, donde permaneció seis meses en la clínica de Marly (única que a la época contaba con equipos de rayos x). Dos años tardó la recuperación total de Arbouin. Para subsistir en esta difícil situación, todos los haberes de Barranquilla fueron rematados: la casa, el almacén, su oficina de arquitectura. Jamás regresó a esa ciudad, y en estas circunstancias sus archivos personal y de arquitectura se perdieron.

Recuperado en su salud, colaboró en la construcción del puente férreo de Girardot; trabajó un tiempo en la liquidación del ferrocarril del Carare, construyó en Bogotá un edificio para la Empresa de Teléfonos (demolido) e hizo algunas obras

⁹ Cita extractada de las *Memorias* del Ministro de Obras Públicas y transcrita por CARLOS NIÑO MURCIA en su libro *Arquitectura y Estado*, pag. 68.

¹⁰ “El mismo Padre Inspector, Antonio Aime, tiene varias cosas que tratar con casas comerciales en Barranquilla, proveedoras de nuestros materiales de construcción. Recordemos que el cemento con que se construye en Colombia viene de Canadá”. Tomadas de las notas de viaje del año 1916, citadas en la obra del salesiano ELADIO AGUDELO, pág. 30.

¹¹ Las antiguas instalaciones de la Aduana se incendiaron en 1915 y, ante la importancia de estas dependencias, el Gobierno decidió su reconstrucción por medio de la ley 13 del 31 de agosto de 1916. Siguiendo la costumbre, fueron solicitados proyectos a varias compañías de diseño y construcción, los cuales fueron remitidos a Bogotá con el fin de ser considerados por una junta, que escogería el más adecuado. El proyecto de Arbouin fue uno de los cinco propuestos y de los dos escogidos.

de menor importancia. Finalmente, Arbouin y un grupo de ingenieros ingleses adquirieron los derechos de una antigua compañía minera británica para revivir la explotación de unas minas de plata situadas cerca de la población de Frías, en el Tolima, cuyo laboreo había sido abandonado. El proyecto fracasó. Víctima del paludismo adquirido en la región, Leslie Arbouin murió en la absoluta pobreza en cercanías de la estación de San Javier, en Cundinamarca, el 9 de noviembre de 1935.

BIBLIOGRAFÍA

AGUDELO GÓMEZ, ELADIO DE JESÚS, *La obra salesiana en Colombia*, tomo III, 1916-1922, Bogotá: Escuelas Gráficas Centro Don Bosco, 1971.

ARBOUIN GROOM, LESLIE, *Six Hundred Miles Up The Magdalena, an Account of my Journey from Cartagena to La Dorada and then to Honda in Search of Work*, 1899. Manuscrito inédito.

ARBOUIN JIMÉNEZ, HARRY, *Leslie O. Arbouin, ingeniero civil y eléctrico, arquitecto. Reseña de su vida, como homenaje a su memoria, en el primer centenario de su nacimiento, Julio 26 de 1880-Julio 26 de 1980*. Manuscrito que se cita como documento de tradición de familia.

CONSUEGRA BOLÍVAR, IGNACIO, *Barranquilla, umbral de la arquitectura en Colombia*, Bogotá: Grijalbo, 2001.

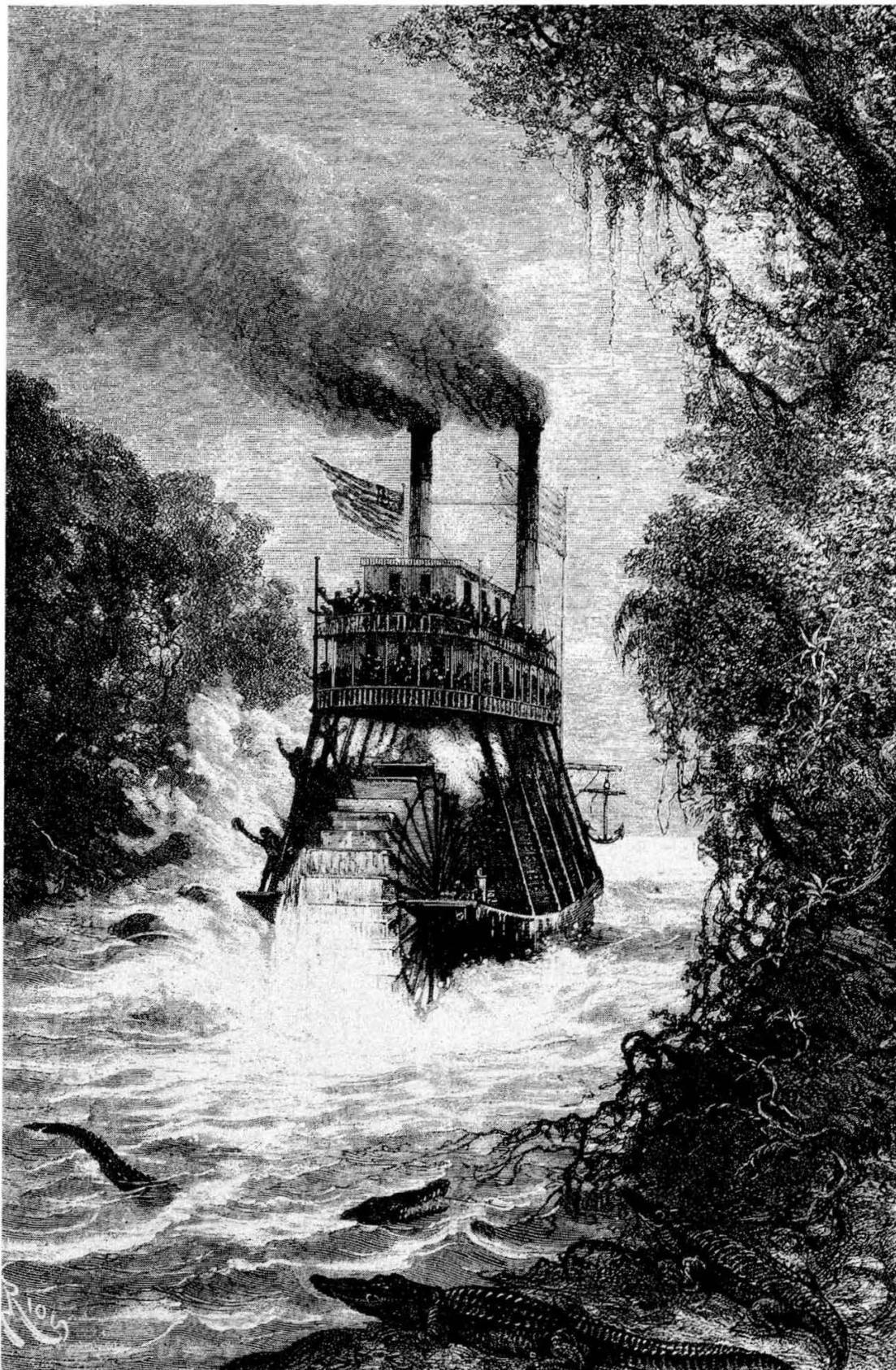
GUTIÉRREZ, SAMUEL A., *Arquitectura de la época del canal 1880-1914*, Panamá: Imprenta Nacional, 1984.

———, *Arquitectura panameña, descripción e historia*, Panamá: Biblioteca de la Nacionalidad, 1999.

MARTÍNEZ, FRÉDERIC, *El nacionalismo cosmopolita, la referencia europea en la construcción nacional en Colombia 1845-1900*, Bogotá: Banco de la República-Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001.

NIÑO MURCIA, CARLOS, *Arquitectura y Estado*, Bogotá: Empresa Editorial Universidad Nacional de Colombia, 1991.

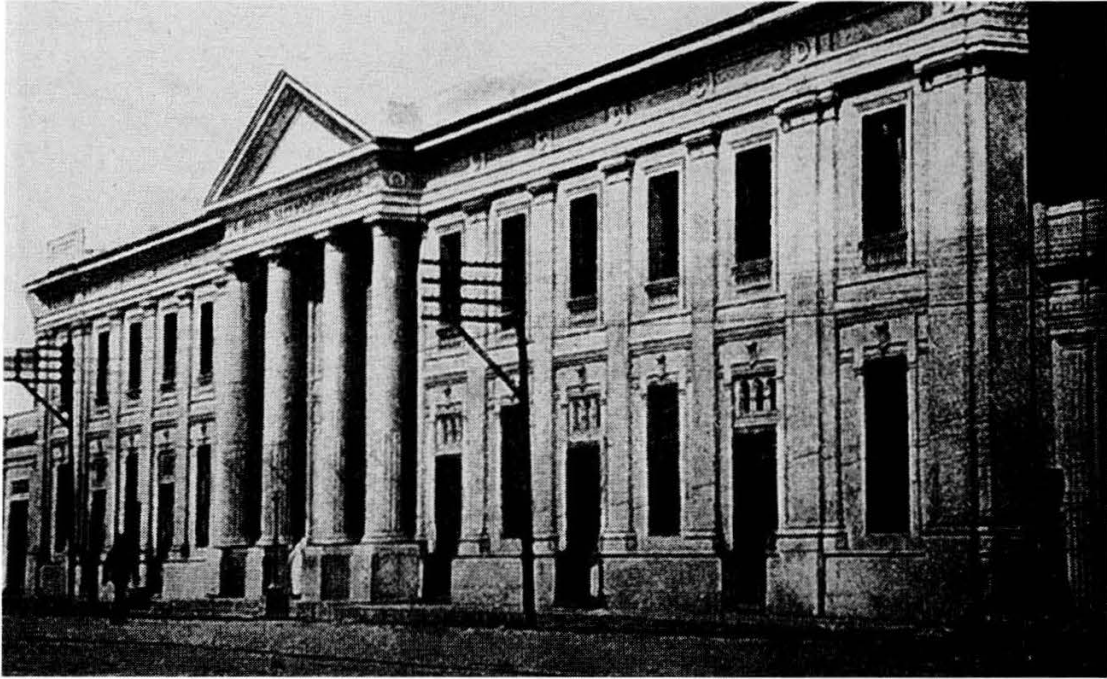
VARIOS AUTORES, "Panamá 1916-1917", *El libro azul de Panamá*, Panamá: Imprenta Nacional, 1917.



1. EDOUARD ANDRÉ, *El paso de la Angostura*, grabado. Tomado de *América pintoresca*, 3, Bogotá: El Áncora, 1987, pág. 10.



2. Leslie Arbouin, retrato (c. 1935).
Propiedad familia Arbouin Guzmán.

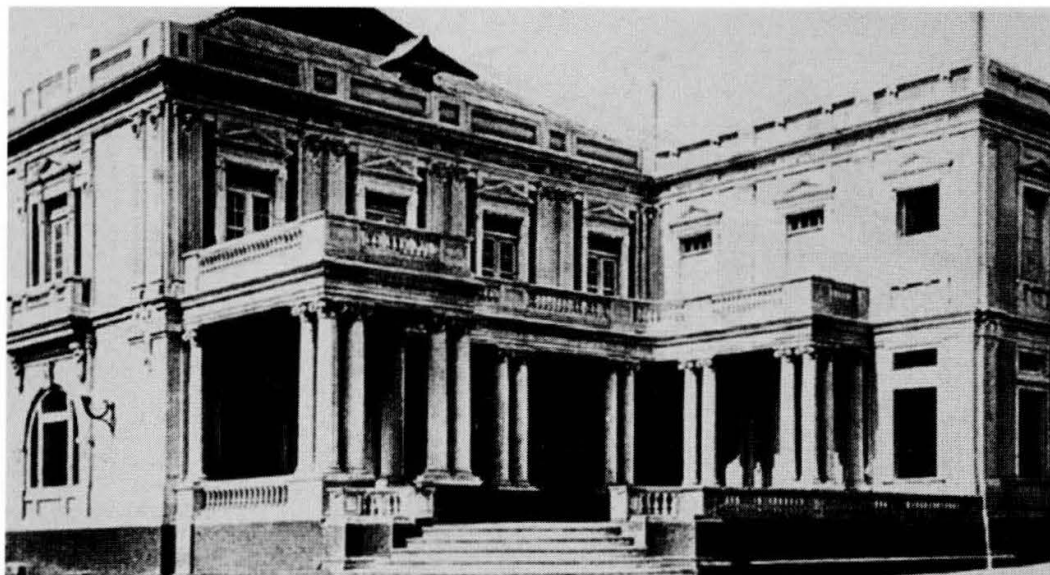


3. LESLIE ARBOUIN, *Edificio de la Administración de la Aduana*, Barranquilla, fotografía anónima.

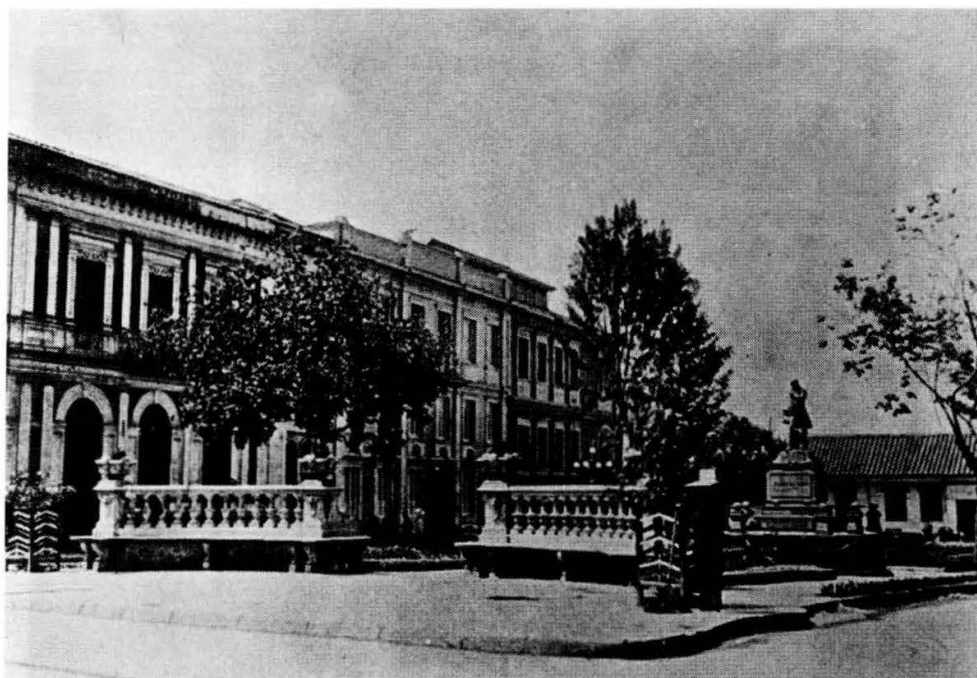
Tomada de: IGNACIO CONSUEGRA BOLÍVAR. *Barranquilla, Umbral de la arquitectura en Colombia*, [Bogotá]: Grijalbo, 2001, pág. 164.



4. LESLIE ARBOUIN, *Banco Dugand*, Barranquilla: Fotografía de José Sánchez.
Tomada de IGNACIO CONSUEGRA BOLÍVAR. *Barranquilla, umbral de la arquitectura en Colombia*, [Bogotá]: Grijalbo, 2001, pág. 167.



5. LESLIE ARBOUIN, *Club Barranquilla*, (demolido), Fotografía anónima. Tomada de IGNACIO CONSUEGRA BOLÍVAR, *Barranquilla, umbral de la arquitectura en Colombia*, [Bogotá]: Grijalbo, 2001, pág. 156.



6. LESLIE ARBOUIN, *Edificio de la Empresa de Teléfonos en la Plaza de las Nieves de Bogotá*, (demolido), fotografía anónima. Colección de L. F. Carrasco.