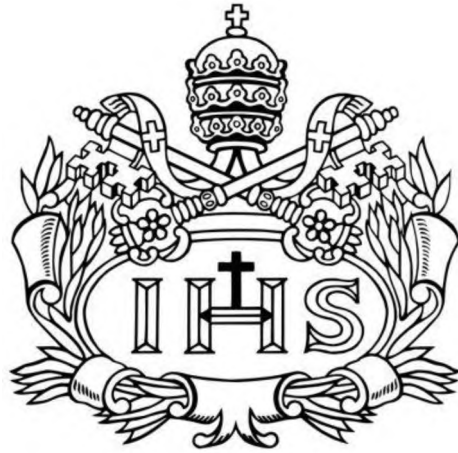


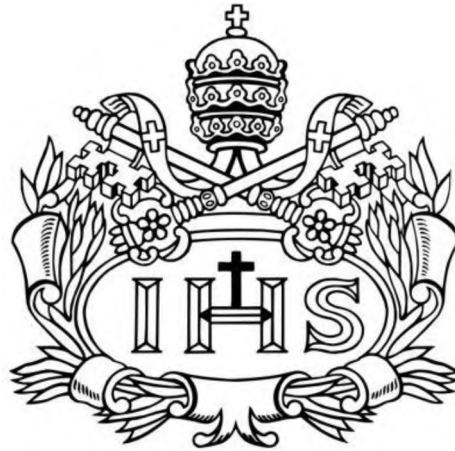
**RENOVACIÓN URBANA EN BAZURTO, CARTAGENA  
INCLUSIÓN SOCIAL A TRAVÉS DEL ESPACIO PÚBLICO**



**AUTOR**  
MARIANA PÁEZ PARRA

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
BOGOTÁ D.C. 2016

**RENOVACIÓN URBANA EN BAZURTO, CARTAGENA  
INCLUSIÓN SOCIAL A TRAVÉS DEL ESPACIO PÚBLICO**



**AUTOR**  
MARIANA PÁEZ PARRA

**PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTO**

**DIRECTOR**  
GERMÁN MONTENEGRO MIRANDA

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
BOGOTÁ D.C. 2016

## TABLA DE CONTENIDO

	Página
<b>1. PRESENTACIÓN DEL TRABAJO</b>	<b>13</b>
1.1 Alcance	13
1.2 Problemática en la que se inscribe el trabajo	13
1.3 Descripción del trabajo	13
1.4 Objetivo general	14
1.5 Objetivos específicos	14
<b>2. EXPLORACIÓN CONCEPTUAL</b>	<b>14</b>
<b>3. MARCO NORMATIVO</b>	<b>20</b>
3.1 POT (Plan de ordenamiento territorial de Cartagena)	20
3.2 Plan de desarrollo “Por una sola Cartagena”	25
<b>4. PROYECTOS RELACIONADOS</b>	<b>30</b>
4.1 Proyecto Transcaribe	30
4.2 Integración al Sistema de Mercados	32
<b>5. PROCESO HISTÓRICO</b>	<b>49</b>
“La Plaza Mayor, el Mercado Público y Bazurto”	
<b>6. ANÁLISIS CARTOGRÁFICO</b>	<b>53</b>
6.1 Estado actual del Espacio Público	53
6.2 Dinámicas de crecimiento	55
6.3 Usos del suelo	58
6.4 Tratamientos urbanísticos	59
<b>7. PROCESO SOCIAL</b>	<b>60</b>
“La segregación y división del Territorio vista a través de la división espacial”	
<b>8. BAZURTO CENTRO GEOGRÁFICO</b>	<b>63</b>
Condición física y estado actual	
<b>9. REFERENTES</b>	<b>66</b>
<b>10. PROPUESTA URBANA</b>	<b>67</b>
Plan de movilidad urbana	
<b>11. BAZURTO PROPUESTA DE RENOVACIÓN URBANA</b>	<b>68</b>
<b>12. ESQUEMA DE GESTIÓN</b>	<b>71</b>
<b>13. BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>73</b>
<b>14. ANEXOS (PLANCHAS)</b>	<b>75</b>

<p>RENOVACIÓN URBANA EN BAZURTO, CARTAGENA Inclusión social a través del Espacio Público</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------

"Una ciudad puede definirse como un asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos" *Louis Wirth 1988*

"El espacio público es el lugar vital por excelencia de la vida en comunidad, elemento de convergencia que satisface las necesidades colectivas. Es un escenario de interacción social cotidiana que funciona como soporte para las actividades" *Definición propia*

La ciudad debe tener una concepción universal, ser una ciudad accesible y de escala humana, diseñada, pensada y planificada para las personas; como lo decía *Louis Wirth* en el punto de partida con el concepto de heterogeneidad la ciudad debe construir la unidad en la diversidad.

## **1. PRESENTACIÓN DEL TRABAJO**

### **1.1 ALCANCE**

Proyecto urbano, a nivel de Plan Parcial determina un área de renovación para recomponer los espacios libres y ocupados, los usos del suelo y las conexiones a los sistemas urbanos generales (transporte público, vivienda, equipamientos y otros servicios urbanos).

### **1.2 PROBLEMÁTICA EN LA QUE SE INSCRIBE EL TRABAJO**

Deterioro y déficit del Espacio Público.

### **1.3 DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO**

El proyecto busca responder a la necesidad de articulación de una ciudad socialmente fragmentada y segregada, ubicándose en la Zona de Bazurto, que es el punto geográfico intermedio y de confluencia vial donde se articulan la Cartagena dual: rica y pobre. El espacio público resulta un eje con potencial articulador para construir ciudad, constituyendo el lineamiento principal del proyecto a partir de un carácter incluyente.

El proyecto se estructura a través de tres ejes, el primero de movilidad, conectando la ciudad a través de los sistemas de transporte acuático y terrestre (Transcaribe) cuya conexión intermodal se resuelve para mejorar la eficiencia del sistema, integrando las principales áreas de la ciudad. El segundo eje, el sistema social, plantea el espacio público como articulador social, para generar un espacio incluyente, ya que en este punto se congrega toda la población de distintos niveles socioeconómicos. Se propone recuperar la zona perimetral a la ciénaga convirtiéndolo en un lugar permeable,

accesible y propiciando un nuevo carácter de uso recreativo. Además, integrando el barrio Martínez Martelo, mediante una estructura de paseo peatonal. Por otro lado, la reestructuración de la zona del mercado con la formación de nuevas plazas y espacios abiertos a los habitantes locales y la población extranjera, ofreciendo además servicios complementarios ligados al comercio y al turismo. El tercero, el paisaje, mediante una organización volumétrica de las edificaciones que permita el encuadre hacia los escenarios paisajísticos más representativos -la popa, el Skyline de Bocagrande-.

#### **1.4 OBJETIVO GENERAL**

Articular la ciudad fragmentada y segregada a través de un proyecto de renovación urbana que responda al déficit de espacio público y que reduzca las condiciones de fragmentación y segregación social, propiciando la inclusión social a través de una estructura permeable y accesible.

#### **1.5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- 1.5.1 Integrar el sistema de espacio público a las dinámicas urbanas, a través de la recuperación de las zonas del mercado en deterioro con el fin de revitalizarlas y redireccionar sus funciones en el tejido urbano.
- 1.5.2 Establecer los lineamientos para un sistema de mercados que permita descentralizar la actividad de abastecimiento y con esto equilibrar el territorio, con puntos específicos que logren la cobertura total.
- 1.5.3 Proponer nuevos esquemas de vivienda que respondan a la demanda local, con una propuesta incluyente, que organice la vivienda actual en la zona de Bazurto.
- 1.5.4 Articular el sistema de movilidad y transporte público, uniendo el sistema de transporte masivo (Transcaribe) a una propuesta de movilidad acuática.

## **2 EXPLORACIÓN CONCEPTUAL**

### **ESPACIO PÚBLICO**

Es fácil comprender que el espacio público es un concepto que involucra mucho más que las simples consideraciones arquitectónicas y que por el contrario, en su tratamiento se deben tener en cuenta más los aspectos sociales, culturales y políticos que se derivan de su construcción y posterior uso y aprovechamiento más en una ciudad como la ciudad de Cartagena, donde existe una marcada

segregación social que genera una gran brecha entre ricos y pobres, donde la ciudad está diseñada para el extranjero mas no para el Cartagenero.

El espacio público es un bien colectivo, lo que significa que nos pertenece a todos; su cantidad, buen estado, así como el adecuado uso y aprovechamiento que se le dé, reflejan la capacidad que tienen las personas que habitan en las ciudades de vivir colectivamente y progresar como comunidad.

En el espacio público todos los habitantes son exactamente iguales y tienen los mismos derechos y deberes. Al ser un espacio de todos, compartido y colectivo, no existe ninguna discriminación o desigualdad social o racial. Es el lugar que permite desarrollar de manera íntegra el derecho a la igualdad. Descuidar su debido manejo implica cerrarles a los habitantes su lugar privilegiado de ciudadanos e incrementar las desigualdades sociales al impedir el acceso de ciertos individuos a la recreación y permitirselo a otro.

“El espacio público como eje articulador para construir ciudad.”

“Algunas concepciones dominantes:

- ✓ La estructura urbana está compuesta de distintos usos de suelo donde el espacio público tiene la función de vincular (vialidad) a los otros (comercio, administración), de crear lugares para la recreación y el esparcimiento de la población (plazas y parques), de desarrollar ámbitos de intercambio de productos (centros comerciales, ferias) o de adquirir infonnación (centralidad) o de producir hitos simbólicos (monumentos).”
- ✓ “Una segunda concepción predominantemente jurídica y bastante difundida es aquella que proviene del concepto de propiedad y apropiación del espacio. Es la que hace distinción entre espacio vacío y espacio construido, espacio individual y espacio colectivo que conduce a la fonación del espacio privado en oposición al espacio público. Es decir, un concepto jurídico en que el espacio público es el que no es privado, es de todos y es asumido por el Estado (Como representante y garante del interés general, tanto como su propietario l y administrador.)
- ✓ Y una tercera, más filosófica, que señala que los espacios públicos son un conjunto de nodos -aislados o conexos- donde paulatinamente se desvanece la individualidad y, por tanto, se coarta la libertad. En otras palabras, expresa el tránsito de lo privado a lo público, camino donde el individuo pierde su libertad porque construye una instancia colectiva en la cual se niega y aliena.”

De estas concepciones dominantes se debe rescatar que el Espacio Público no es lo que queda como espacio residual, tampoco es una forma de apropiación y mucho menos un lugar donde se enajena la libertad. Tiene por el contrario una articulación funcional con la ciudad, así como una cualidad histórica ya que cambia con el tiempo.

Se entiende esta cualidad histórica del espacio público como todos los cambios de pensamiento que se dan con el paso del tiempo cuando antiguamente el espacio público era el punto desde el cual se distribuía la ciudad, con las grandes plazas y ahora aparece como un sistema residual, siendo hoy la ciudad un producto de organización desde lo privado, de espacio estructurante ha pasado a ser un espacio estructurado o marginal.

Como lo decía Jordi Borja en su documento de Espacio público, ciudad y ciudadanía “La ciudad es más relaciones sociales que un simple cúmulo de edificios, calles y gente. Es el lugar donde la sociedad se fotografía y, por ello, refleja los problemas que la afectan. Así, la crisis de lo público, muy ligada a la lógica neoliberal, se traduce en un abandono de los espacios colectivos donde se ejerce la ciudadanía y en un atrincheramiento de las personas en el ámbito doméstico.” De allí que el Espacio Público sea una construcción propia del habitar de las personas en el lugar, más allá de un hecho simplemente impuesto por el estatuto jurídico. Conserva la memoria colectiva, y es capaz de estimular la expresión e integración cultural.

## **PERMEABILIDAD**

Filtro urbano capaz de gestionar las conexiones entre lo privado y lo público, entre lo presencial y lo virtual, sistema donde los canales no se presentan por separado si no que son comunicantes entre ellos y su entorno.

“Las ciudades son el ecosistema vital para la mayoría de la especie humana. Cualquier ecosistema se define por el intercambio de flujos de materia y energía entre los componentes de éste y entre éstos y el exterior. Las ciudades deberían ser la piel del territorio y no una operación integral de cirugía estética que lo aísla de la realidad. Me da la sensación de que las ciudades actuales han perdido esa conectividad con la tierra que hay debajo y alrededor de ellas y actúan como un implante de silicona que ni padece, ni respira ni da pie al intercambio dinámico de flujos. En cualquier caso, estos flujos son unidireccionales. Como un enfermo terminal, la ciudad moderna chupa energía y materiales de su entorno, pero no ofrece nada a cambio. Necesitamos que las

áreas urbanas sean permeables, se reincorporen a su espacio natural y tomen conciencia y respeten su flora, su fauna, su biotopo ambiental, su paisaje original y su riqueza cultural.” *Ciudades permeables (2011)*.

## **ACCESIBILIDAD**

**“La ciudad viva, es una ciudad accesible”** Carlos Rosa

“El diseño del espacio público debe ser lo suficientemente flexible como para facilitar el acceso de “todos los usuarios”, siendo más universal, cuanto mayor es el abanico de población a la que satisface... La ciudad debe ser entendida como un fenómeno visual, como un paisaje.”

Dentro del contexto del urbanismo, accesibilidad es la facilidad con la cual se logra el goce efectivo de la oferta provista por la ciudad, en todas sus dimensiones. Tal disfrute se logra a través de la consecución de bienes o servicios, la realización de actividades, o el alcance de destinos deseados.

Están allí incluidas dentro de la oferta urbana las posibilidades de compra (o intercambio), las opciones relacionadas con la libre destinación del tiempo disponible en determinada preferencia, y el abanico de alternativas con las que cuenta el ciudadano para concretar sus desplazamientos. Habitar, trabajar, recrearse o desplazarse, las funciones urbanas descritas en la carta de Atenas, encarnan las maneras descritas de gozar la ciudad, de ser Ciudadano.

Evidentemente, una ciudad accesible debe proporcionar garantías suficientes para que todos sus ciudadanos tengan un Goce Efectivo de Derechos -GED- en ella. Se resalta entonces la importancia del carácter inclusivo de las ciudades, y la obligatoriedad de vincular las premisas del diseño universal en la manera como se proyecta y se materializa la ciudad.

Al hablar de accesibilidad urbana se hace referencia a la estructura urbana, las características de la infraestructura, la localización de actividades en la ciudad, y los tiempos de recorrido. Al construir ciudad se debe pensar en un territorio incluyente, que tome en cuenta los elementos urbanos y los espacios o entornos.

## **CONECTIVIDAD**

*“La conectividad hace referencia a la capacidad de enlace o a la existencia de conexión en el marco del tránsito en la ciudad. Hace referencia a las cualidades de la red y conduce al potencial de prestaciones del sistema de transporte.” Fuente: Ciudades Activas.* Los nuevos modelos urbanos deben enfocarse en una reorganización de las actividades empleando la proximidad entre éstas y una mayor conectividad provista por los diferentes modos de transporte, es decir ciudades compactas y bien conectadas. Estas acciones permitirían tener



ciudades más eficientes, con sistemas de transporte más cómodos pero principalmente viajes más cortos que pueden realizarse en modos no motorizados, lo cual trae grandes beneficios económicos, ambientales y sociales.

## **INTERMODALIDAD**

*“La intermodalidad está basada en la combinación e integración de diversos medios de desplazamiento para llegar a un destino. Es un paso más en la movilidad sostenible, un avance que busca reducir la huella de movilidad de las personas y fomentar el uso del transporte público.*

*La movilidad intermodal es la intercomunicación entre diferentes modos de transporte durante un trayecto de forma que se optimice al máximo la cadena de transporte. De esta forma se consigue ofrecer, en cada caso, el medio de transporte más adecuado para reducir el consumo de energía, contaminación, costes, congestión, etc.”*Fuente: CEDEMOS Centro de Movilidad Sostenible Es relevante hablar del concepto de intermodalidad en una ciudad como Cartagena que cuenta con la capacidad espacial para desarrollar la infraestructura necesaria que soporte los diferentes medios de transporte. Actualmente están surgiendo nuevas modalidades de transporte los cuales no logran articularse entre sí, por lo cual es vital importancia generar planos, procesos y estrategias para lograr la intermodalidad entre los sistemas de transporte existe, los nuevos y los proyectados.

## **MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

“Es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (peatones, bicicleta, transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medioambiente, garantizando así una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

UTILIDADES:

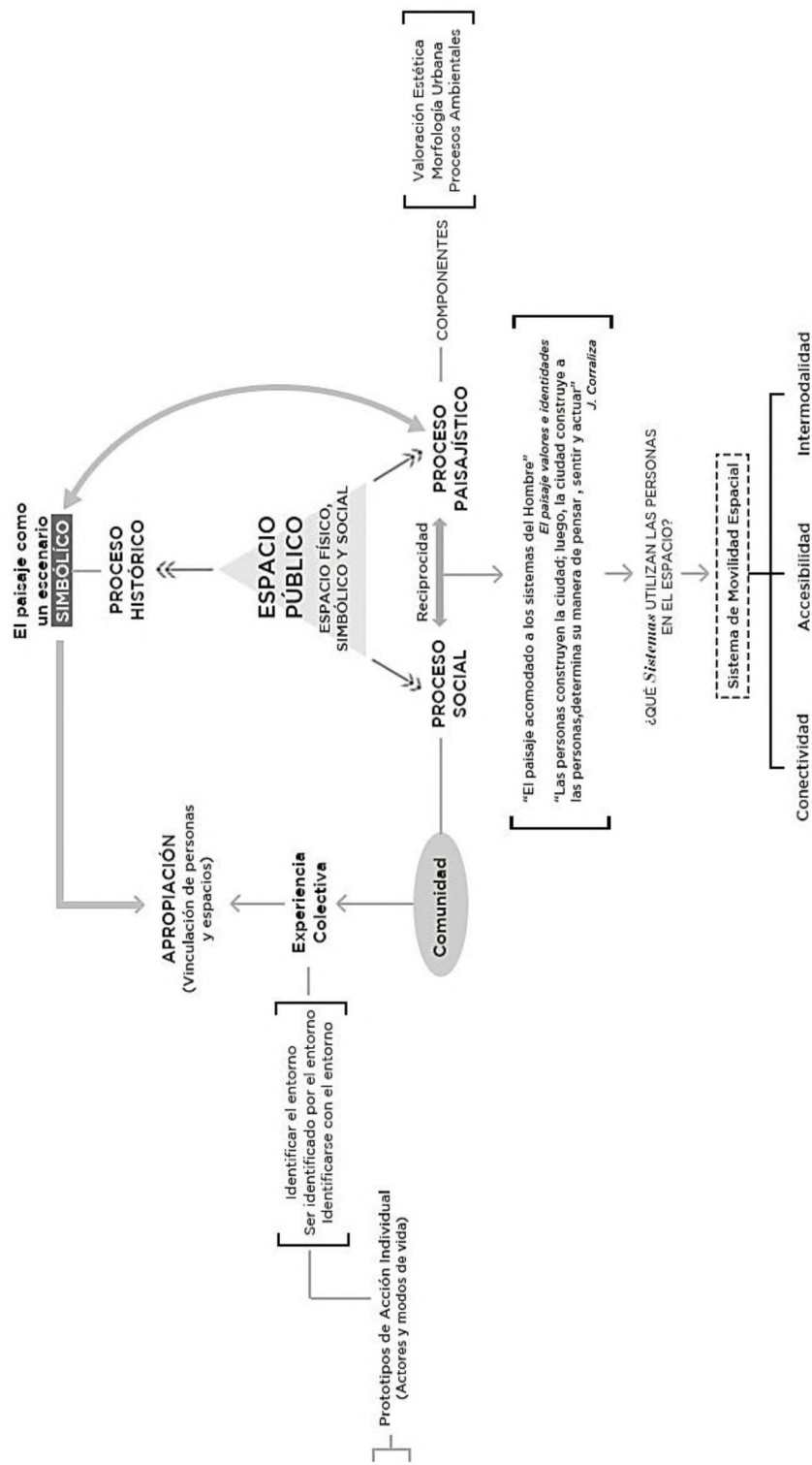
- ✓ Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- ✓ Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables (biocombustibles), y otras energías más limpias.
- ✓ Reducción del tiempo de los viajes.
- ✓ Mejora de los servicios de transporte público.

- ✓ Recuperación del espacio público disponible, al destinarse menos al tráfico y a las infraestructuras.
- ✓ Mejora de las condiciones de accesibilidad para todos, incluidas las personas de movilidad reducida.
- ✓ Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, a la promoción del uso de la bicicleta y la delimitación de áreas urbanas de baja contaminación.
- ✓ Mejora de la calidad del medio ambiente urbano.” Fuente: Botella (2011)

## MATRIZ CONCEPTUAL DE ESPACIO PÚBLICO

### “Espacio Físico, Simbólico y Social”

Fuente: Elaboración propia



### 3 MARCO NORMATIVO

#### 3.1 POT (PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE CARTAGENA)

El Plan de Ordenamiento Territorial es la base esencial para todo aspecto urbano; y por ende para el espacio público. El Distrito de Cartagena lo adopta mediante el Decreto 0977 del 2001, donde se considera como el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal o Distrital, entendido como el conjunto de directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que deben adoptar el Distrito Turístico de Cartagena para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. Para lograr comprender en el contexto del tema que nos ocupa, el contenido y los objetivos del POT, donde apuntan los lineamientos generales será relevante partir de aquellas políticas y estrategias pertenecientes a objetivos relacionados con la estructuración del sistema integrado de transporte masivo y su relación con la estructura urbana, con el espacio público para ubicar la problemática dentro del conjunto de planteamientos del POT.

**Integración territorial** es el primer objetivo donde sus estrategias resaltan la importancia de enlazar las actividades del territorio mediante sistemas de vías y transporte de alta eficiencia y calidad; estos planteamientos son importantes si se enlazan posteriormente con el objetivo de integración de la identidad cultural, el POT plantea la Política de crear espacios para el desarrollo de proyectos colectivos, que faciliten la cohesión de la ciudadanía en general, fomentando el reconocimiento de la noción de lo público – colectivo, y su primacía sobre lo privado – individual, como aspecto fundamental en la organización de ciudad. Si esto se cumple en la práctica se pueden generar proyectos de integración y sutura de las comunidades al SITM, fundamento en principios del POT. Finalmente otra política que incide directamente sobre la articulación del sistema es la de recuperación del espacio público y la orientación del sistema de transporte a favorecer los derechos de los ciudadanos y la calidad de vida en el territorio distrital.

Como estrategia para fundamentar estas políticas, plantea la creación y aprovechamiento de espacios de encuentro que permitan crear y recrear una nueva conciencia colectiva, orientada hacia la generación de una conducta de mejoramiento de los individuos, sus relaciones de asociación y su entorno. Lo irónico en este sentido está en que los proyectos no incluyen esta estrategia, y es el caso de la movilidad y el SITM, donde prima en su totalidad la intervención vial y su especialización en pro del desarrollo del

transporte, donde se crea y aprovecha el recurso en espacios de recorrido, de trasbordo, pero no de permanencia y encuentro.

Otro objetivo fundamental es el de **Integración de la dimensión ambiental al sistema construido** del Distrito, teniendo como política la Restauración y protección de los ecosistemas para asegurar la conservación, el aprovechamiento perdurable y la sustentabilidad del territorio conformado por los ámbitos que lo componen, a través de su vinculación al diseño de la ciudad y a las actividades que en ella se realizan. Este es un aspecto importante para lograr la integración del sistema a la estructura urbana, y al espacio público. Lo ambiental, lo natural, la riqueza de Cartagena en este aspecto se basa en el agua, el clima, los cerros; dentro de las políticas sobre el tema se destacan las relacionadas con: Valorar el sistema hídrico; Fortalecer la identidad de la ciudad Caribe mediante la recuperación de la fachada urbana sobre el mar y los bordes de los cuerpos de agua e Integrar la recuperación y aprovechamiento de todos los cuerpos de agua de la ciudad, articulados con las funciones urbanas. Esta articulación y aprovechamiento no es otra que el sistema de espacio público construido, a través de él se pueden lograr la integración de los demás sistemas; pues los habitantes acceden a los servicios por medio del espacio público, se recrean en el espacio público, van al trabajo por el espacio público; se reúnen en el espacio público, venden en el EP, protestan en él; Es el lugar por excelencia; y el POT en ese sentido lo reivindica.

Como estrategias relevantes se cuentan las de Implementación de un sistema de espacios recreativos que vinculen las áreas de protección del sistema hídrico y orográfico dando prioridad a los proyectos que renueven las fachadas de la ciudad sobre el litoral y sus cuerpos de agua interiores. Manejo adecuado de las aguas pluviales y de las obras públicas a fin de prevenir situaciones de emergencia en asentamientos localizados en zonas bajas. En este sentido el sistema intermodal de transporte cobra una vital primacía para mitigar estas situaciones.

En cuanto al objetivo de Bienestar social y prosperidad colectiva se pretende fortalecer sistemas de formación de capital humano y crear las condiciones básicas para lograr una mayor calidad de vida, con el derecho de acceder a todos los sectores sociales. Se puede prevenir como política expresa la generación de condiciones de equidad en cuanto a cobertura y accesibilidad, mediante la consolidación de una red integrada de transporte que permita la movilidad en el Distrito en condiciones de eficiencia, un tratamiento preferencial al transporte público en el uso de la malla vial terrestre y acuática, con criterios de seguridad, economía, e integración con la región.

La estrategia para este efecto en transporte público se basa en la Implementación de un sistema de transporte colectivo multimodal, definido por rutas estructurantes y alimentadoras que articulen los sectores de la ciudad y los espacios de movilidad. La articulación entre los distintos sectores económicos entre otros aspectos está el garantizar el balance, articulación, y funcionalidad de las actividades económicas en el distrito, orientadas al fortalecimiento de las relaciones entre ámbitos territoriales y áreas de actividad. Propendiendo por la eficiencia y la competitividad de la ciudad, de tal manera que se logre un transporte equilibrado, sano y auto sustentado. Paralelamente será siempre importante revalorar la función social del espacio público de Cartagena.

En relación con la Integración de la dimensión ambiental al conjunto del sistema construido del Distrito, El Plan de Ordenamiento plantea la solución a través de la construcción de un sistema y redes que unan los edificios institucionales, los elementos naturales y los parques, plazas y plazoletas de la ciudad; esto no es otra cosa que un sistema de espacio público conector e integrados a través de lugares de recorrido, que lleven a lugares de encuentro. Igualmente es importante; bajo estas premisas POT, definir un sistema de espacio público que permita conservar las áreas declaradas de protección e integrarlas al desarrollo de la ciudad como componentes o elementos básicos del mismo, en forma de áreas de recreación pasiva activa, parques lineales, corredores ecológicos en las rondas de cuerpos y cauces de agua que permiten la unión de los principales elementos de la estructura ambiental. Crear facilidades para el acceso al agua y utilización de esta como conexión entre las distintas áreas de la ciudad, facilitar la movilidad y conectividad de los nodos y centralidades con el conjunto de los usos y actividades económicas que se desarrollan en el territorio, para equilibrar acciones, recursos y competencias. Desde lo estructural y sus componentes, el espacio público contiene claramente un sistema de jerarquías que parten desde el sistema natural como elemento principal, como sus áreas de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, según POT son los parques naturales, las lomas, los cerros; todo su sistema acuático desde el mar, bahías, ciénagas hasta caños, ríos y quebradas; las zonas de manglar y las áreas de playa marítima. Todo esto es el espacio público de primer orden, 100% designado a la protección y conservación.

El sistema estratégico de espacio público es el nombre que se plantea en el POT, y debe ser igualmente estratégico para consolidar el sistema de transporte y es tal vez con el componente vial y ecológico, el elemento que puede determinar mayores patrones para la articulación, conexión y consolidación entre diferentes modos de transporte. Este según los planteamientos POT, se halla conformado por el conjunto de áreas y

elementos que lo componen y las medidas que para su protección y preservación se dictan, en aras de garantizar su destinación permanente a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los intereses individuales de la población y a incorporar su función pública al conjunto de los objetivos y estrategias generales dispuestos por el Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias.

## ÁREAS Y ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL ESPACIO PÚBLICO DISTRITAL.

### Áreas constitutivas del sistema natural:

- ✓ ***Subsistema de áreas de articulación***
- ✓ ***Áreas y elementos constitutivos del sistema artificial.***
- ✓ ***Subsistema hídrico:*** Los canales, jagüeyes y fuentes.
- ✓ ***Subsistema de circulación peatonal:*** Las plazas y plazoletas, los andenes, los bulevares, los camellones y lamedas y los malecones y paseos turísticos.
- ✓ ***Subsistema de circulación vehicular:*** Vías terrestres, ciclorutas, canales de navegación, intersecciones viales, puentes y los muelles.
- ✓ ***Patrimonio cultural:*** El área del centro histórico de la ciudad y los elementos arquitectónicos de los inmuebles privados que hacen parte de ella, el área de influencia del centro histórico, áreas de protección del patrimonio histórico, áreas del patrimonio inmueble sumergido, los monumentos nacionales y distritales y la Unidad Deportiva.
- ✓ ***Subsistema de infraestructura de servicios públicos:*** De acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, gas natural, los ductos especiales y la zona de amortiguación del relleno sanitario de Henequen, incluidas las reservas y los suelos sujetas a las afectaciones por ellas dispuestas, mientras conserven su calidad de tales, de conformidad con la ley.
- ✓ ***Subsistema de elementos complementarios:*** Mobiliario urbano, cobertura vegetal, zonas arqueológicas, monumentos, cementerios y catedrales, antejardines y franjas ambientales, parques zonales, y parques de barrio.

El POT plantea reservas de áreas para parques y zonas verdes de escala distrital y para el espacio público vinculado al nivel de planificación de largo plazo.

#### Zonas recreativas de escala distrital.

- ✓ El Parque Forestal y Zoológico Cacique Dulio, el Parque Distrital Ciénaga de La Virgen, los Parques Lineales del Sistema de Caños y Lagunas y ejes ambientales, las Playas Marítimas, el Parque Arqueológico del Cacique Carex en Tierra Bomba y el Parque de la Popa. Los Parques Cacique Dulio, Ciénaga de La Virgen, Playas Marítimas y el Parque de la Popa.

#### Estructuración de un sistema de Parques lineales del sistema de caños y lagos.

- ✓ Se reservan como parte del sistema estratégico del espacio público, obedece a que la mayor parte de los barrios colindantes con este sistema carecen de áreas recreativas y dentro de su mancha no se identifican lotes aptos para este fin, brindando a la ciudad una oportunidad para disponer de suelos bien ubicados a lo largo del sistema en los cuales, además de protegerse el manglar, se podrán ubicar algunos tipos de infraestructuras recreacionales, como paseos peatonales, incluida una ciclovía, prevista por la malla vial y el Sistema de Espacio Público del Plan.

#### Los ejes ambientales.

- ✓ El espacio público colindante con los ejes ambientales definidos en el plano del sistema vial que hacen parte del presente Decreto, se diseñará y construirá articulando a los elementos del paisaje natural, los paseos peatonales y el sistema de ciclovías.
- ✓ Espacio público en vías V2e.
- ✓ El eje vial en la zona de expansión urbana con especificación de V2E, se diseñará y construirá involucrando el paisaje de la Ciénaga de la Virgen y contemplando un paseo peatonal y la ciclovía prevista por el sistema correspondiente.

Todo este esquema es vital para la cohesión, para la sutura física y social del espacio público.

### **3.2 PLAN DE DESARROLLO “POR UNA SOLA CARTAGENA”**

*“Cartagena será una ciudad ordenada, amable, un espacio para el encuentro, el escenario para ser felices.”*

La actual administración tiene dentro de sus principios el querer impulsar el desarrollo del espacio público como punto de encuentro y socialización de la población cartagenera.

*“Cartagena será pionera en el desarrollo de un Sistema de transporte multimodal...”*

El programa “Cartagena para soñar” nos introduce en una reafirmación de la cultura Cartagenera, a través de proyectos de inclusión social.

*“Cartagena para soñar” será el programa en el que integraremos las acciones que nos permitan tener una ciudad para el encuentro, la mezcla de intervenciones urbanas en materia de protección y creación de espacios públicos, de recuperación y conservación de nuestro patrimonio arquitectónico, con la defensa y promoción de nuestra riqueza cultural. La labor del Instituto de Patrimonio y las obras de infraestructura serán oportunidades de inclusión, herramientas para mejorar las condiciones de convivencia, una apuesta por la calidad de vida, una esperanza. No se trata entonces sólo de festejar, de construir, de mejorar la infraestructura o las vías, sino de trabajar para que cada acción permita mejorar la calidad de vida de los habitantes, el acceso equitativo a los espacios, a promover la igualdad y la movilidad en los mismos.*

**ARTICULO 2. VISIÓN: UNA SOLA CARTAGENA** *construida colectivamente con igualdad para todos y todas, incluidos niñas, niños, adolescentes y jóvenes. La Cartagena que se propone es una Ciudad para soñar, que potencie su riqueza geográfica, ecológica, cultural, histórica, turística y portuaria, y la proyecte hacia el futuro con un desarrollo urbanístico incluyente, que privilegia infraestructuras urbanas para fortalecer la vocación natural de la ciudad, que faciliten la movilidad con base en transporte colectivo multimodal y medios ambientalmente sostenibles como las ciclorutas, las alamedas y las vías peatonales. Una ciudad con dotación de parques y espacios públicos reservados para el encuentro, el disfrute y la apropiación colectiva. Una ciudad en la que las ciudadanas y los ciudadanos conviven pacíficamente, están tranquilas y tranquilos, respetan las normas, protegen su medio ambiente, reconocen y respetan la diversidad, cumplen los acuerdos y autorregulan sus comportamientos para garantizar el pleno ejercicio de las libertades y los derechos de todas y todos.*



*En el artículo 33 referido al programa “Construir una ciudad para soñar” concibe la ciudad como el adecuado equilibrio entre el entorno urbano y el natural, el desarrollo físico de la urbe, las reglas sociales de las relaciones interpersonales, la relación entre las ciudadanas, los ciudadanos y su ciudad y la construcción colectiva de valores y referentes, y propone una Ciudad para soñar, que potencie su riqueza geográfica, ecológica, cultural e histórica y la proyecte hacia el futuro con un desarrollo urbanístico incluyente, que privilegia infraestructuras urbanas que faciliten la movilidad con base en transporte colectivo multimodal y medios ambientalmente sostenibles como las ciclorutas, las alamedas y las vías peatonales. Una ciudad con dotación de parques y espacios públicos reservados para el encuentro, el disfrute y la apropiación colectiva.*

*Una ciudad que crece ordenadamente, con barrios con viviendas dignas y equipamientos comunales y dotación de servicios de altos estándares que equilibran en lo público las diferencias en lo privado. Una ciudad con instituciones fuertes capaces de hacer prevalecer el interés general en los diversos componentes del ambiente urbano.*

*Una ciudad que promueve la preservación de la memoria histórica y facilita la creación propia de sus habitantes. Una ciudad en la que las ciudadanas y los ciudadanos conviven pacíficamente, están tranquilas y tranquilos, respetan las normas, protegen su medio ambiente, reconocen y respetan la diversidad, cumplen los acuerdos y autorregulan sus comportamientos para garantizar el pleno ejercicio de las libertades y los derechos de todas y todos. Se pretende alcanzar estos objetivos con cuatro estrategias:*

- 1. Ciudad a escala humana.*
- 2. Ambiente urbano bajo control.*
- 3. Memoria, identidad, imaginación, creación.*
- 4. En Cartagena estamos y nos movemos tranquilas y tranquilos.*

**ARTÍCULO 34. Estrategia 1. Ciudad a escala humana.** *Cartagena será una ciudad ordenada, amable, un espacio para el encuentro, el escenario para ser felices. Para ello tenemos que construir una ciudad amable desde el punto de vista físico y tener habitantes que conviven pacíficamente, respetan las normas, autorregulan sus comportamientos. Se pondrán en acción todos los instrumentos dispuestos por la legislación colombiana para asumir la dirección y el control del crecimiento de la ciudad, acabar con el surgimiento de barrios informales, sacar de la marginalidad de manera integral a aquellos que han sido fruto del engaño y la necesidad, y crear un banco de tierras urbanizadas y dotadas con espacios públicos, equipamiento social y comunitario, e infraestructura vial que permitan desarrollar grandes proyectos de vivienda social. Para cumplir con estos objetivos habrá espacios*

*públicos para el disfrute de todas y todos y se combatirá su apropiación privada. Habrá plazas, parques, andenes ordenados, bien iluminados, aseados, seguros. Cartagena será pionera en el desarrollo de un sistema de transporte multimodal, que privilegia el transporte colectivo y ambientalmente sostenible. Transcaribe será el eje estructurante de un sistema integrado del que forman parte el transporte fluvial y marítimo, y que cuenta con infraestructuras peatonales, para bicicletas y motocicletas.*

#### **ARTÍCULO 35o. Programas.**

**1. Parques y zonas verdes para el encuentro.** *Este programa pretende construir, adecuar, recuperar y mantener parques y zonas verdes de avenidas y paseos peatonales, haciendo énfasis en el componente arbóreo para la contemplación, esparcimiento y recreación de los habitantes y visitantes de la ciudad de Cartagena de Indias. De forma tal que por medio de la realización de obras puntuales se inicie un proceso de largo plazo que permita consolidar a Cartagena como una “ciudad verde” y de esa manera ampliar las zonas de espacios públicos para la recreación y el disfrute de los cartageneros y cartageneras de acuerdo con las metas fijadas por el Gobierno Nacional, pasando de 4 a 10 metros cuadrados por habitante.*

**2. Infraestructura vial y urbana para la gente.** *Con este programa se contribuye a mejorar la movilidad urbana y la competitividad de Cartagena como principal destino turístico y puerto del país, lo que repercutirá en mejorar la calidad de vida de los habitantes del Distrito. El Gobierno Distrital promoverá, en conjunto con el Gobierno Nacional, la ejecución de proyectos urbanos procurando que en su diseño y ejecución se garantice la construcción de espacios públicos peatonales, la arborización, infraestructuras que faciliten el desarrollo del transporte multimodal y mitiguen los impactos que el transporte automotor genera en el ambiente urbano como ruido, contaminación, riesgos de accidentes, y ocupación de espacios públicos para estacionamiento. Dentro de este programa se ejecutará un Plan de obras que contendrá, entre otras, las siguientes obras: drenajes pluviales, recuperación de caños, lagunas y ciénagas, Ejes I y II, Avenida Primera de Bocagrande, La Marginal del Sur y las otras que se acuerden. Con las características aquí mencionadas, el Gobierno Distrital adelantará las acciones necesarias para que durante el periodo del Plan se construyan las siguientes obras viales:*

- ❖ *Terminación de la vía perimetral Ciénaga de la Virgen, para lograr una distribución eficiente del tránsito, conectando con el centro de la ciudad y no con un 60 solo costado, lo cual es*

*coherente con la política Distrital de descentralizar las actividades institucionales, comerciales, industriales, residenciales, portuarias, etc.*

- ❖ *La continuación del anillo vial por la playa de Crespo continuando por la Avenida Santander, empalmando con Bocagrande hasta llegar al Laguito, para facilitar la conexión con la zona norte de la ciudad y facilitar el acceso de turistas y visitantes de la ciudad y su conexión con los principales puntos turísticos de Cartagena.*
- ❖ *La doble calzada de entrada y salida de la ciudad en la carretera de la cordialidad, vía Cartagena- Barranquilla. d) Construcción de la variante Cartagena – Cordialidad- Mamonal y Mamonal – Gambote, para completar un corredor de desarrollo regional para Cartagena, Turbaco, Turbana y Arjona.*

**3. Vías dibujadas para las niñas y los niños.** *El Gobierno Distrital adelantará un proyecto de intervención integral de la malla vial terciaria de la ciudad con el objeto de dotarla de andenes, ciclorutas, zonas verdes y pavimento para el tráfico vehicular. Este proyecto deberá considerar los siguientes componentes:*

*La intervención de las vías necesarias para garantizar la alimentación del transporte masivo y colectivo en los componentes terrestre y acuático de Transcaribe.*

*Pactos comunitarios para promover acuerdos con los habitantes de los distintos barrios en los que el Distrito hace aportes de cofinanciación y la comunidad se compromete a lograr pagos atrasados de impuestos locales o a hacer aportes adicionales en dinero o trabajo para la realización de las obras.*

**4. Gestión integral del espacio público.** *Este programa pretende garantizar la preservación del espacio público libre de apropiaciones privadas, en condiciones físicas que permitan su disfrute y aseguren su accesibilidad para todos y todas y con el equipamiento necesario para su uso. Así mismo, busca generar nuevos y mejores espacios públicos de acuerdo con las necesidades de la ciudad, encaminados a cubrir el déficit cuantitativo y cualitativo existente. Con este propósito se deberá:*

- ❖ *Adelantar las acciones necesarias para recuperar el espacio indebidamente ocupado por actividades comerciales, vehículos estacionados en lugares prohibidos de conformidad con lo*

*dispuesto por el Código de Tránsito, cerramientos y obstáculos que impidan o dificulten la movilidad, publicidad exterior visual sin autorización y otras maneras de ocupación indebida.*

- ❖ *En los casos de recuperación de espacios públicos ocupados por vendedores informales, garantizar a quienes gozan de confianza legítima que se les ofrezca una alternativa para el ejercicio de su actividad o de otra de generación de ingresos, de acuerdo con lo previsto por los acuerdos distritales y las reglas de la jurisprudencia constitucional, con preferencia por la reconversión económica que facilite su inserción en la economía formal.*
  - ❖ *Adoptar una cartilla de espacio público en la que se establezcan las características que este debe tener.*
  - ❖ *Hacer el inventario de espacios públicos de Cartagena.*
  - ❖ *Dotar de amoblamiento urbano a los espacios públicos recuperados.*
  - ❖ *Regular el uso de bienes públicos tales como las playas para garantizar la oferta de bienes y servicios requeridos por la ciudadanía para su disfrute de manera ordenada.*
- 5. Señalización Vertical y Horizontal del Distrito de Cartagena:** *Organizar la movilidad urbana mediante la implementación de señales de tránsito que orienten y alerten al ciudadano para garantizar la seguridad vial y la vida de los ciudadanos y ciudadanas.*
- 6. Capacitación y comunicación para el logro de una cultura vial en conductores y peatones:** *Crear y fortalecer una cultura vial ciudadana que posibilite la existencia de conductores públicos y privados respetuosos de las normas de la vida de los peatones igualmente diseñar programas dirigidos a los ciudadanos (as) sobre el uso de la cebra y demás señales.*
- 6. Fortalecimiento del control asociado a SITM (Sistema Integrado de Transporte Masivo):** *Los impactos generados en la malla vial por la construcción del proyecto SITM, ha generado trastornos y alteraciones de rutas, patrones de accidentalidad, demoras, y para su superación, se exige un DATT comprometido con una nueva dimensión del transporte urbano para la ciudad.*
- 7. Semaforización:** *Aunque la semaforización esta concesionada hasta el año 2018, cubriendo 92 intersecciones semaforicas, quedan sin cubrir*



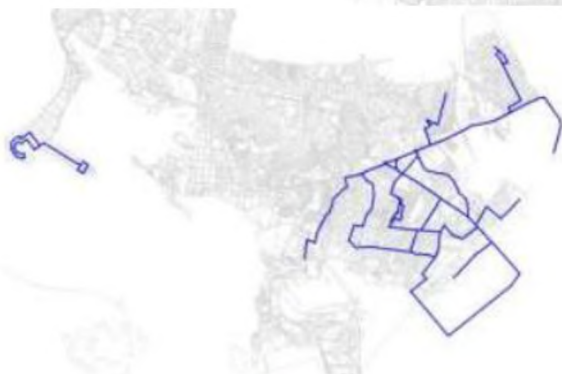
con la región. El nuevo sistema, según el POT “estará en capacidad de integrar el modo terrestre automotor con el acuático que circulará a través de los cuerpos de agua existentes en el distrito de Cartagena, y estará basado en la implementación de corredores especializados para el transporte público, los cuales serán alimentados por rutas secundarias de menor jerarquía, garantizando equidad en la cobertura del servicio”.

Componentes principales del Sistema:



### **TRONCAL PRINCIPAL**

Eje de primer orden, se estructura por la Avenida Pedro de Heredia, la Av., Venezuela y la Avenida San Martín.



### **RUTAS ALIMENTADORAS**

Se parte del eje troncal y son aquellas rutas sobre vías secundarias que abastecen el sistema y conectan los sectores de la ciudad.



### **RUTAS COMPLEMENTARIAS AL SISTEMA**

Rutas sobre las demás vías de la ciudad que aunque no llegan directamente a la troncal del sistema, si abastecen y conectan todas las zonas de difícil acceso de la ciudad.



### **RUTAS ACUÁTICAS**

Eje de transporte proyectado en el esquema inicial de Transcribe para integrar las zonas de Tierrabomba, Barú y demás zonas en las que el modo de transporte acuático es la mejor opción para transportarse.

## 4.2 INTEGRACIÓN AL SISTEMA DE MERCADOS

*“El abastecimiento agroalimentario para la ciudad de Cartagena y municipios aledaños está basado en el manejo y comercialización que de estos productos se hace en el mercado de Bazurto, el cual está ubicado en una zona céntrica de la ciudad, y donde la carencia de prácticas higiénicas para el tratamiento de los productos y su interacción con el medio ambiente de la zona, generan un riesgo en la salud de los habitantes. Adicionalmente, desde el punto de vista logístico la operación del mercado está lejos de ser un modelo medianamente eficiente a pesar de que económicamente se puede observar sostenibilidad entre los mayoristas y minoristas que interactúan en la zona.*

*El presente documento recopila la información técnica y financiera que evidencia la necesidad urgente de crear una central de abastos para la ciudad de Cartagena de Indias, dando sustento al proyecto y poniendo de presente, el retraso que la ciudad tiene en esta materia y los riesgos a los que se encuentra expuesta la población, sin mencionar aquellos ya materializados, como los problemas de movilidad, contaminación y sobre costos trasladados al usuario, entre otros.*

### 4.2.1 ANTECEDENTES

*A finales de los años 70's la administración Municipal adelanta el traslado del denominado mercado de Getsemaní hacia el sector de Bazurto en un área comprendida entre la Ciénega de las Quintas y el cerro de La Popa; todo ello en el marco de un plan estratégico que contemplaba la construcción de una central de abastos y por lo menos 6 mercados sectoriales.*

*Con los años el Mercado de Bazurto ha sufrido el deterioro urbanístico, ambiental y socioeconómico conocido, sin que durante los últimos 40 años se hubiesen realizado intervenciones o mejoras de gran impacto en pro de la movilidad, la seguridad y el orden entre otros factores, que lo hicieran moderno y adecuado a las necesidades de una ciudad que crece.*

*En la actualidad subsisten lineamientos normativos generales que posibilitan la implementación de soluciones a los temas de Bazurto y la central de Abastecimiento Mayorista. En los inicios de la década de los noventa el alcalde Gabriel Antonio García, mediando autorización del Honorable Concejo Distrital contenida en el artículo primero del acuerdo No 33 de 28 de junio de 1.993, crea Cartabastos, sociedad de capital mixto cuyo fin era construir una central mayorista con inversión de 13 mil millones. El proyecto no se materializa habida cuenta que se acreditó que el predio previsto para la realización de la construcción se encontraba contaminado con pesticidas.*

*Posteriormente, el artículo 17 del P.O.T (decreto 0977 de 2.001) señaló a la letra: “Los proyectos estratégicos que permitirán consolidar y complementar el desarrollo de la ciudad a partir de centralidades urbanas son los siguientes:*

*“...4. El Sistema de Mercados. Con el fin de descentralizar la actividad de abastecimiento de alimentos de la población urbana, se definirán mercados para cada una de las 4 zonas, complementadas con mercados móviles...La ejecución de este proyecto permitirá durante la vigencia de este Plan, la renovación urbana de Bazurto y su transición como parque interactivo de la cultura, ciencia y tecnología, punto de intercambio del sistema de transporte masivo urbano multimodal de pasajeros y otras actividades residenciales y comerciales, de acuerdo con el Plan de Renovación Urbana que se realice...”.*

*En desarrollo de lo anterior la administración del alcalde Nicolás Curi Vergara (2.0042.007) avanza en la definición de un sitio para la construcción de una central de abastecimiento en el “triángulo de desarrollo social” y la constitución de una promotora de economía mixta,mediando de igual manera la autorización del Concejo Distrital contenida en los acuerdos no 009 de 16 de mayo de 2006 y 047 de 26 de diciembre del mismo año, que alcanza a formular diseños y preventas. Esta iniciativa fracasa por diversas situaciones, en especial la relativa a la inadecuada participación de Corvivienda como socio de la referida sociedad, según consta en el control de advertencia formulado por la Contraloría Distrital de Cartagena de fecha 4 de febrero de 2.009.*

*Aún a la fecha existen investigaciones penales y de responsabilidad fiscal vigentes relacionadas con la manera como se constituyó dicha entidad, lo cual hace inviable revivir la denominada Promotora Central de Abastos de Cartagena S.A., sociedad creada con fundamento en las autorizaciones citadas en el párrafo anterior.*

*En cuanto a Corvivienda, Fondo de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana del Distrito de Cartagena, tiene como fin principal ejecutar en todo el territorio del distrito de Cartagena, La aplicación de reforma urbana en los términos previstos en la ley 9 de 1989, ley 3 de 1991, ley 388 de 1997, y las demás normas que la modifiquen o adicionen y promover las organizaciones populares de vivienda. Dadas las limitaciones de su objeto, Corvivienda no puede participar en el desarrollo de una central de abastos, a pesar de contar con la propiedad del lote con las características para realizar dicho desarrollo, lo cual incluye el uso del suelo Comercial C3, no siendo apto para el desarrollo de soluciones habitacionales, impidiendo de paso el cumplimiento del objeto de la entidad. Debido a que Corvivienda no puede hacer uso del lote para vivienda y su objeto social tampoco le permite adelantar otros tipos de desarrollos, decide infructuosamente vender el lote, a pesar de haber agotado dos procesos de subasta. Dado que Corvivienda no puede explotar comercialmente el lote, ni puede desarrollar proyectos asociados a su objeto social y que finalmente tampoco logró venderlo, decidió realizar el traslado de la propiedad del mismo al Distrito de Cartagena.*

*La administración del alcalde Nicolás Curipromovió el acuerdo que le daría vida a la Central de abastos basado, entre otros, en los siguientes hechos que hoy se mantienen vigentes: “Todos sabemos que dicha plaza de mercado no cuenta*



*con las condiciones de organización, tamaño, higiene y salubridad que permitan garantizar la calidad de los alimentos y demás productos objeto de venta y distribución. Tampoco cuenta con las instalaciones y características necesarias y adecuadas para la distribución mayorista y minorista de alimentos; además, no tiene unas vías por las que los vehículos de carga puedan transitar ni descargar sus productos ni muchos menos estacionarse sin impedir el normal tránsito de los demás vehículos.*

*Como si fuera poco, desde los inicios del funcionamiento de la plaza de mercado de Bazaruto, se generó un olor nauseabundo en virtud de todos los residuos que son arrojados diariamente a la calle y al suelo, y que a pesar de ser debidamente recolectados por las empresas prestadoras del servicio de aseo, con el tiempo han causado un impacto ambiental desmedido, especialmente en el manglar con el cual colinda, desmejorando la zona.”*

*Así mismo, debe destacarse que en segundo debate El H.Concejo aprobó el proyecto dilucidando hechos contundentes y problemáticas que urgía resolver, que hoy se han acentuado y continúan vigentes, como se puede leer en los siguientes apartes de dicho debate:La ciudad se ha desarrollado en dirección sur, creando un eje de desarrollo comercial a lado y lado de la arteria principal y de mayor flujo vehicular como es la Avenida Pedro de Heredia, adicionalmente a esto le agregamos la construcción del Mercado Bazaruto como un injerto absurdo del urbanismo; que se construyó inicialmente como mercado sectorial junto con el mercado de Santa Rita, pasando a ser mercado principal, Central de Abastos y de distribución minorista y mayorista de alimentos, sin cumplir con las normas, ambientales, sanitarias y urbanísticas necesarias.*

*Por ser el sector físicamente estrecho, se presentan muchos problemas de congestión vial, por sus limitantes naturales como son el Cerro de la Popa, la Ciénaga de las Quintas y estar envuelto en barrios residenciales que poco a poco han ido perdiendo su identidad para darle campo a un crecimiento desmedido, insalubre y sin planificación, que se ha convertido en un receptáculo de basuras, aguas negras y contaminación, ambiental, sonora y sanitaria que atenta contra todos los habitantes del sector y los usuarios diarios.*

*El problema ambiental que se presenta en el sector, es grave; sumando a lo anterior la desmedida aparición de vendedores ambulantes, la falta de sentido de pertenencia y la falta de control por parte de las autoridades urbanísticas y de transporte, también le agregamos la contaminación que se presenta en la Ciénaga de las Quintas en la que se vierten todos los desechos generados por el mercado.En los barrios La Quinta, Barrio Chino, La Esperanza, Martínez Martelo, El Prado y caminando hacia el Pie de la Popa, han sufrido grave deterioro urbano y social, generando inseguridad, falta de compromiso y focos de violencia en ellos.” Así mismo el concejo realiza las siguientes recomendaciones, resaltando aspectos que deben ser incorporados en la central de abastos a implementar y que son tenidas en cuenta en el presente estudio:*

*“La central de abastos ideal debe estar localizada cerca de una arteria principal y contener:*

- *Accesos amplios para público y para abastecimientos.*
- *Zona de cargue y descargue.*
- *Zonas de estacionamientos.*
- *Zona administrativa.*
- *Zona de baños.*
- *Zona de ventas mayoristas.*
- *Zona de ventas minoristas.*
- *Zona de depósitos.*
- *Zona de cuartos fríos.*
- *Zona bancaria.*
- *Zona cafetería y restaurantes.*
- *Zona de infraestructura para servicios comerciales, técnicos y logísticos, adecuados a la distribución de alimentos.*
- *Zona de áreas verdes.*
- *Zona de depósitos y eliminación de residuos sólidos.”*

*De otro lado se expide un plan parcial para el sector de Bazurto constituido por el decreto 1490 de 2.007. Luego, el Plan de Desarrollo 2.008-2.011, aprobado a la alcaldesa Judith Pinedo Flórez, determinó en su artículo 36 lo siguiente:*

*“Macro proyectos urbanos para garantizar una vida digna:...Revitalización Urbana de áreas estratégicas para la ciudad. El Distrito promoverá y facilitará, proyectos de renovación y revitalización urbana de zonas estratégicas para la ciudad. Se deberá dar prioridad a las acciones dirigidas a la renovación urbana del mercado de Bazurto y sus barrios aledaños...”. Con fundamento en ello la administración, mediante decreto 0147 de 2.008 determinó estudiar las acciones urbanísticas contenidas en el decreto 1490, lo que para efectos prácticos dejó en suspenso la ejecución del plan parcial para el sector de Bazurto.*

*Seguidamente, la administración promueve un plan de revitalización de la plaza de mercado de Bazurto que comprende: i. la recuperación de la infraestructura física básica de Bazurto (Canales, vías y servicios públicos) ii. Intervenciones socioeconómicas y de recuperación de espacios públicos iii. Diseños arquitectónicos, de ingeniería, estructurales y complementarios. Las obras de recuperación de infraestructura física básica, quedaron a cargo de EDURBE S.A.; En este proceso, se han realizado censos y estudios socioeconómicos respecto de una parte de la población de ocupantes de espacios públicos alrededor del mercado de Bazurto, lo cual fue necesario complementar con estudios relacionados con la población de comerciantes ubicados al interior del mercado, y con diseños arquitectónicos que conformen el planteamiento de recuperación urbanística del sector.*

*En cuanto al proyecto de Central de Abastecimiento Mayorista, que la administración de la alcaldesa Pinedo Flórez denominó PLAZA MAYOR DEL BICENTENARIO, se cuenta con un planteamiento general contenido en el documento denominado "ESTRATEGIA PARA LA IMPLEMENTACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE MERCADOS" elaborado por la Secretaria de Planeación y la agencia de cooperación CIDEAL que ha propiciado importantes intercambios de experiencias con municipalidades latinoamericanas como Guayaquil y varias ciudades del país como Bucaramanga y Medellín.*

*En el pasado reciente, pese a los planteamientos normativos y de estudios señalados, no existen avances significativos del proyecto tendiente a la construcción de una Central Mayorista de Abastecimiento de Alimentos, considerando el fracaso de iniciativas como "Cartabastos S.A.", "Promotora Central de Abastos de Cartagena S.A." y la iniciativa conocida como "Plaza Mayor del Bicentenario". A lo anterior se suma la acción popular de fecha 25 de Noviembre de 2.010, la cual mediante sentencia del 20 de octubre de 2011, el Juzgado 12 administrativo y el Tribunal Administrativo de Bolívar en segunda instancia ordenan al Distrito -Alcaldía de Cartagena- adelantar el estudio para el traslado del mercado de Bazurto a otra zona de la ciudad; y según esta sentencia los estudios debían realizarse en un plazo de un (1) año contado a partir de la ejecutoria de la decisión, el cual se encuentra vencido desde febrero de 2012; adicionalmente la sentencia establece que una vez realizados los estudios, el distrito cuenta con 4 años para "...efectuar el traslado definitivo del Mercado de Bazurto..", plazo este que vence el 22 de febrero de 2.016.*

*La actual administración recibió el sistema público de abastecimiento de la ciudad constituido por los mercados de Bazurto y Santa Rita; la institucionalidad que lo regulaba era precaria, difusa y se resume en una Administración de la Plaza de mercado de Bazurto adscrita a la Unidad de Servicios Públicos, que depende a su vez de la Secretaria de Infraestructura. Por su parte Santa Rita carece de Administrador suministrado por el Distrito y de planta de personal, siendo que la coordinación de las actividades comerciales que allí se realizan, es adelantada, de hecho, por comerciantes de dicho centro de acopio.*

*Es por ello que la actual administración trazó en su plan de desarrollo 2013-2015 "Ahora Sí Cartagena", en el análisis situacional de la ciudad en lo Urbano se plantean metas concretas que permiten su inmediata ejecución, así:*

*"Ciudad –Región/ Central De Abastos Las ciudades más competitivas del mundo no están aisladas. Son Regiones que actúan como actores económicos y políticos activos de gran envergadura. En el Distrito de Cartagena se concentra el 8,6% de la población de la Región Caribe, mientras que el Departamento de Bolívar tiene una concentración de 18,2% de la población de la región. La tasa de crecimiento intercensal del Distrito de Cartagena en los últimos tres registros censales del Dane, de 1985 a 2005 es la de mayor crecimiento demográfico en la región. Al último año censal, su registro fue de 2,6%, en comparación con la*

ciudad de Barranquilla, (1,2%) y con Colombia, (1,9%). Por eso es necesario identificar las dinámicas poblacionales y territoriales que han contribuido a la modificación de los usos en el territorio y a las actividades que se generan en ella.

La Central de Abastos del Distrito, cuyo objetivo es garantizar la seguridad alimentaria de la población distrital, puede ser una de las herramientas articuladoras con los municipios vecinos de la región, ya que muchos de sus productos que consume la población del distrito, se originan de sus municipios vecinos y de la Región Caribe. En estos momentos existe el proyecto de construir una Central de Abastos que produzca encadenamientos entre la producción y la demanda de los municipios vecinos y del Distrito, la cual sería ubicada estratégicamente en el territorio distrital, en el Pozón, y construir para la ciudad de Cartagena, mercados sectoriales para su población urbana que garanticen el abastecimiento de alimentos a la zona urbana especialmente a los grupos de mayor riesgo y vulnerabilidad, siendo el mercado de Santa Rita ubicado en la Localidad 1, uno de los mercados sectoriales identificados en territorio urbano, con las adecuaciones físicas y urbanísticas apropiadas.

El Distrito de Cartagena tiene un área total de 60.794 hectáreas, el 12% de ella es área urbana, es decir 7.590 hectáreas, y el 88% está clasificado como área rural, lo que equivaldría a 53.204 hectáreas; cuenta el Distrito con 92 km de zonas costeras y 1.393 hectáreas de área de protección. (Fuente: Secretaría de Planeación). Las dinámicas territoriales, urbanas y rurales, han venido estructurando el territorio distrital, generando diferentes formas de ocupación y organización, igualmente que multiplicidad de actividades. Es así que la prioridad del Distrito de Cartagena, es reorganizar su territorio de acuerdo a estas dinámicas territoriales, con una visión a largo plazo de lo que se quiere para el Distrito, teniéndose en cuenta temas como: el sistema integrado de transporte, integración regional, sistema de vías, renovación urbana, equipamiento urbano y rural. Es por eso que se crea la necesidad de revisar y ajustar el nuevo modelo de espacio del ordenamiento territorial.

Cartagena no es ajena a este reto y su Plan de Ordenamiento Territorial, POT, del Distrito, es del año 2001, con una modificación excepcional realizada en el año 2007, lo que nos plantearía la necesidad de revisar y ajustar el POT como un instrumento que coadyuvaría al desarrollo económico y social, al mejoramiento de la calidad de vida, la gestión responsable de los recursos naturales, protección del medio ambiente y la utilización racional y diferenciada del suelo”.

Como Objetivo en lo Urbano, plantea el Plan de Desarrollo la “CENTRAL DE ABASTECIMIENTO MAYORISTA Y MERCADOS SECTORIALES MINORISTAS”. “Se diseñaran e implementaran estrategias y acciones para la gestión de la central de abastecimiento mayorista, que garantice el cumplimiento de una orden judicial y la seguridad alimentaria para los cartageneros y cartageneras, así

mismo se fortalecerá la estrategia complementaria de los mercados sectoriales”.

#### 4.2.2 JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

*El proyecto de implementación de una central de abastos Mayorista y Minorista para Cartagena de Indias, como base para el abastecimiento alimentario regional, se constituye en una respuesta institucional del Distrito a la problemática de seguridad y abastecimiento alimentario inadecuado y caótico que padece la ciudad y a los graves indicadores referidos a la seguridad alimentaria de una amplia franja de la población. Al respecto, es pertinente citar lo que informan los profesores Aarón Espinosa y Jorge Alvis en su estudio “CARTAGENA DE INDIAS Y LOS RETOS DE LA SEGURIDAD HUMANA: DIAGNOSTICO PARA UNA AGENDA DE GOBIERNO EN LA SEGUNDA DECADA DEL SIGLO XXI”:*

*“...La seguridad alimentaria propone que «todos, en todo momento» tengan acceso tanto físico como económico a los alimentos básicos. Según el PNUD (1994), la seguridad alimentaria «requiere no sólo que haya suficiente alimento para todos, sino también que la gente tenga acceso inmediato [a los alimentos]», lo cual implica la garantía del “derecho” a la alimentación, el cual debe “asegurarse” con el apoyo a los esfuerzos de la población para producir sus propios alimentos o en mantener la capacidad de compra, y EN LA EXISTENCIA DE UN SISTEMA PÚBLICO DE DISTRIBUCIÓN DE ALIMENTOS.*

*“...Siendo Cartagena el principal mercado de la producción agrícola departamental —48 de cada 100 bolivarenses habitan en la ciudad— resulta esencial conocer el comportamiento de la disponibilidad per cápita de alimentos.*

*“...Esta determina que se asegure el buen estado nutricional de la población, principalmente en los Menores de cinco años. Según Arrieta, las subregiones en la Costa Caribe con mayor inseguridad alimentaria se encuentran al norte y sur del departamento de Bolívar, zonas con vocación y potencial agrícola (Arrieta, 2010).*

*“...Uno de los hechos más relevantes de la última década es la sensible caída del grado de autoabastecimiento alimentario en Bolívar. El coeficiente de autosuficiencia alimentaria, que mide el grado en que el mercado departamental se abastece de producción interna, cayó en 2008 a 0,76, luego de que en 2005 llegara a su nivel más alto, con 0,93 (Arrieta, 2010).*

*“...Este hecho revela el vínculo esencial al que debe articularse el territorio cartagenero con su área de influencia más cercana, debido al interés estratégico que sugiere la mayor y más estable provisión de alimentos a su población.*

*“...Como se mencionó, la seguridad alimentaria depende de que la gente pueda producir sus propios alimentos o mantenga la capacidad de compra, y de que se ponga en funcionamiento un sistema público de distribución de productos alimenticios.*

*“En el primer caso, en Cartagena se ha adoptado una política de «patios productivos», muchos de estos de carácter comunitario. Según la Unidad*

*Municipal de Asistencia Técnica Agropecuaria (Umata), en los últimos cuatro años cerca de 8,800 familias han sido capacitadas en la siembra y producción de hortalizas.*

*“...En cuanto a la capacidad de compra de alimentos, los resultados de la última década son preocupantes...desde 2005 se registra un aumento de la inflación para los grupos de ingresos más bajos, correspondiente a los grupos sociales más pobres y vulnerables, cuyo componente más importante de la canasta básica son los alimentos (\$50 de cada \$100 pesos de gasto lo dedican a la compra de alimentos, según el DANE).*

*“...Un ejercicio adicional para detectar el grado de inseguridad alimentaria lo realizó la UDE (2009) con información de 38,299 personas, pertenecientes a cerca de 6,800 familias cubiertas por los Programas de Red Unidos de los barrios El Pozón, Olaya Herrera, Nuevo Paraíso, Villa Hermosa, Nelson Mandela, El Educador, Villa Estrella, San José de los Campanos, Fredonia, Villa Fanny, Las Vegas, Boston y San Pedro Mártir.*

*“...De los jefes de familia registrados en esta red, más de la mitad (57,5%) reportó que algunas veces, en los últimos 30 días, les hizo falta dinero en su hogar para la compra de alimentos. El 11,6% aseguró que siempre hizo falta dinero para el sustento alimenticio de su familia (cerca de 800 familias).*

*“...La pirámide alimenticia, que muestra cómo se alimentan las personas según tipos de alimentos, mostró en primera instancia que el 100% de las personas consume alimentos harinosos, como arroz, pasta, plátano y yuca, y el 80% de estas lo hace entre seis y siete días a la semana. Igualmente, que el 98% de estas consume carnes, productos de la pesca y huevos; sin embargo, más de la mitad de los consumidores lo hacen tres o menos veces por semana.*

*“...De igual manera, el 92% consume frutos frescos, pero dos tercios lo logra tres o menos veces a la semana. El 85% de las personas consumió durante la última semana leche y productos lácteos, donde más de la mitad de las personas lo consumió menos de tres veces a la semana. Como se observa, la incidencia del consumo de alimentos harinosos (seis o todos los días de la semana) es mayor que la de Carnes y productos de la pesca, donde cerca de la mitad la consume solo tres o menos veces por semana...”.*

*Ahora bien, por definición los mercados mayoristas se vinculan fundamentalmente con el aprovisionamiento adecuado de la población, de manera que este se convierte en un servicio público que permite la aglomeración de la oferta de productos alimenticios frescos, y permite dar salida a la comercialización de los productos del sector primario y mejorar las posibilidades de los comerciantes minoristas en cuanto acceden a través del mercado mayorista a una oferta variada de productos frescos, con efecto consecuente en la fijación de precios, permitiendo al mismo tiempo a los productores, planificar su gestión de acuerdo a la información de demanda concentrada en la central de abastos.*

*En este orden, el documento elaborado por la secretaria de Planeación Distrital en asocio con la agencia de cooperación CIDEAL, denominado “ESTRATEGIA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE MERCADOS DE LA CIUDAD DE*

*CARTAGENA DE INDIAS”, determina como objetivo general del mismo, la reorganización del sistema de mercados públicos de la ciudad de Cartagena, lo que implicará el cambio del estado actual del sistema a la generación de un nuevo esquema administrativo, físico y ambiental que brinde mayores y mejores beneficios para los cartageneros en lo que hace al abastecimiento alimentario en condiciones de calidad, alto valor nutricional, acceso oportuno y permanente, reduciendo intermediación, con precios justos y fortaleciendo los circuitos económicos urbanos y rurales, potencializando beneficios a ambos extremos de la cadena, es decir, consumidores y productores agroalimentarios como fuente de empleo.*

*El aseguramiento de la cadena agroalimentaria en el departamento de Bolívar, cuya mayor demanda de productos y servicios se encuentra concentrada en Cartagena, requiere la implementación de las mejores prácticas productivas y logísticas, lo cual incluye el transporte, manejo, conservación, almacenamiento, presentación, distribución, tratamiento de residuos entre otros factores, complementado con servicios de información que permita generar optimizaciones en toda la cadena, con gran impacto en el productor agroalimentario y en el consumidor final. De tal manera que la planificación de una gran central de abastos para Cartagena de Indias, no solo se convierte en una respuesta a la sentencia proferida por el H.Tribunal Administrativo de Bolívar, sino que es una necesidad, cuya solución ha sido aplazada durante varias administraciones.*

*En este punto vale la pena recalcar el gran papel que juegan las centrales mayoristas a nivel mundial en cuanto a la higiene y tratamiento de los productos y desechos generados en la cadena de comercialización, al punto que la higiene se constituye en un capítulo especial en la Unión Mundial de Mercados Mayoristas (WUWM)<sup>1</sup>, que ha contado con el apoyo de la Unión Europea para producir guías de buenas prácticas sobre los “mercados mayoristas e higiene de los alimentos”, la cual fue concebida por representantes de los sectores europeos implicados, incluidas las PYMES, a través de la WUWM y consultando a los representantes de otras partes interesadas, tales como las autoridades competentes, los distribuidores mayoristas y las asociaciones de consumidores, cuyos intereses se ven significativamente afectados. Tiene en cuenta el Código Internacional de Práctica, los Principios Generales de Higiene de los Alimentos, y el Codex Alimentarius, entre otros principios y normas. En consecuencia, la central de abastos no solo permite eliminar el problema ambiental y de higiene que conlleva la operación del mercado de Bazurto, sino que garantiza que este tipo de problemas no se trasladen a otras zonas, reglamenta el adecuado tratamiento de los alimentos y de los residuos generados para su comercialización.*

*La implementación de la central de abastos es el paso más importante en la solución de los problemas antes mencionados y que de acuerdo al desarrollo de la ciudad se irá complementando con mercados alternos o sectoriales enlazados*

con la central, tal es el caso del mercado de Santa Rita, el cual viene siendo objeto de una significativa renovación urbana y logística. En consecuencia, nos podemos plantear cuáles son los efectos positivos de los complejos mayoristas a la hora de articular la política económica con las necesidades de abastecimiento alimentario. El análisis se va a centrar en el diseño de un hexágono cuyos vértices representan los principales objetivos y sub-objetivos de política económica en los que se observa una incidencia positiva de los mercados mayoristas. Estos seis vértices están ocupados por el crecimiento, la estabilidad de precios, el empleo, la calidad de vida, la seguridad de abastecimiento y la innovación creadora<sup>2</sup>.

Se trata de un proceso acumulativo de aumento del Producto Interior Bruto (PIB) que permite la mejora del nivel de vida de la población. Los centros mayoristas alimentarios generan economías de escala y de alcance que contribuyen al crecimiento económico. Lo cual tiene gran explicación bajo la teoría de los enlaces<sup>3</sup>, bajo la cual se propone que el Estado deber intervenir para generar un desequilibrio estratégico apoyando a los sectores que tengan efectos complementarios, es decir, que contribuyen al desarrollo de otras actividades. En la terminología de Hirschman, se habla de marcar el paso a la inversión adicional.

Uno de los elementos claves de esta teoría es el de los enlaces o eslabones, pudiéndose distinguir enlaces de producción, de consumo, fiscales, internos y externos. Podemos afirmar que los mercados mayoristas son la pieza esencial del desenvolvimiento de los intercambios comerciales generando los siguientes enlaces fundamentales:

- ✓ **Enlaces de producción:** Se refiere a las relaciones productivas. Los enlaces hacia delante de un sector tienen lugar cuando sus productos son utilizados por otros sectores. Por ejemplo, las plantas siderúrgicas favorecen el desarrollo de marcos metálicos de ventanas, las manufacturas metálicas, etc... Los enlaces hacia atrás de una industria generan el desarrollo de actividades que la proveen de sus medios de producción. La fabricación de agua mineral, por ejemplo, genera enlaces hacia atrás al requerir botellas, envases, cajas, etc. La cadena de valor de los productos alimentarios permite obtener una gran variedad de enlaces hacia atrás y hacia delante. Hay que tener en cuenta que la distribución comercial produce servicios indispensables para la canalización de la producción hacia el consumo. El "enlace de producción" es precisamente el que se propone aprovechar al fusionar en un mismo sitio el mercado mayorista y el principal minorista de Cartagena de Indias, dado que elementos particulares e históricos de la ciudad han permitido crear una sinergia positiva de esta fusión, que se ve opacada por el tratamiento y crecimiento desordenado, sin planificación alguna, elementos estos que son tenidos en cuenta y corregidos bajo el nuevo planteamiento.
- ✓ **Enlaces de consumo:** Se trata de mecanismos indirectos mediante los cuales, los productos básicos apoyados originan el desenvolvimiento de nuevas industrias basadas en la sustitución de importaciones. Los ingresos generados en la



*producción y exportación del bien básico pueden gastarse inicialmente en importaciones, pero si el mercado se ensancha estas importaciones podrán ser sustituidas por productos fabricados por industrias nacionales. Hay que resaltar que la mejora de los mercados mayoristas genera aumentos en la eficiencia económica que redundan en la cadena de valor agroalimentaria generando excedentes que pueden ser dedicados a la importación o al desarrollo de nuevas industrias. Desde esta perspectiva, dar salida a la producción agroalimentaria de los distintos países favorece la aparición de enlaces de consumo no necesariamente vinculados con la sustitución de importaciones. Aunque aún en etapa incipiente, las posibles sinergias y vinculaciones entre mercados mayoristas de diversas ciudades del país, favorecen el desarrollo de la internacionalización de la economía (exportaciones, importaciones, inversiones en el extranjero).*

- ✓ **Enlaces fiscales:** *Se basan en la capacidad del Estado para gravar la corriente de ingresos que generan los bienes básicos. Si el Estado canaliza la recaudación hacia nuevas inversiones productivas, podremos hablar de enlaces fiscales. Las actividades comerciales de los mercados mayoristas y minoristas organizados, determinan la aparición de enlaces fiscales al estar gravadas por el gobierno nacional, Departamental y Distrital. En el caso de Bazurto, existe un alto potencial de conversión de comerciantes informales a formales.*
  
- ✓ **Enlaces Internos y Externos:** *Se generan enlaces internos cuando los operadores económicos establecidos en la actividad existente son impulsados a emprender las nuevas actividades y enlaces externos cuando las industrias adicionales son asumidas por operadores extranjeros o por el Estado. La mayor parte de los eslabones generados por los mercados mayoristas son internos (empresas mayoristas, agentes comerciales, minoristas especializados, empresas públicas, etc.), pero también se observa la irrupción de enlaces externos vinculados fundamentalmente con el desarrollo de empresas logísticas, de restauración, de actividades complementarias, etc.*
  
- ✓ **Enlaces Sociales o cooperativos:** *La política de distribución de la renta puede centrarse en la equidad vertical o en la equidad categórica. En el primer caso se interesa por la distribución de ingresos entre diferentes estratos de la población. La equidad categórica centra su atención en los grupos de población de ingresos más bajos. Por lo tanto, se trata de evitar la pobreza extrema garantizando el consumo de unos estándares mínimos de bienes a los sectores de la población más desfavorecidos. La función social de las centrales mayoristas se vincula con la política de equidad categórica mediante el desarrollo de ayuda alimentaria, lo cual requiere la participación de otros actores para hacerlo realidad y que no son objeto de evaluación en el presente informe. Sin embargo, en términos generales se puede afirmar que la actividad social de los mercados mayoristas colabora en la disminución de la exclusión y ayuda a la integración de amplias capas de la población que pueden acceder, de esta manera, a bienes básicos de alimentación.*

- Empleo

*El objetivo de empleo se centra en la generación neta de puestos de trabajo formal para todos los miembros capacitados de la fuerza laboral disponible. El sector agroalimentario y su cadena de distribución requiere fuerza laboral. Por lo tanto, los complejos mayoristas generan un gran número de puestos de trabajo directo e indirecto. Por otra parte, al analizar los enlaces se observará la notable creación de empleo vinculada con la actividad comercial de los complejos mayoristas. Sin embargo lo más interesante de la creación de una Central de Abastos Mayoristas y Minoristas es la profesionalización del empleo y la transformación de empleos informales a formales.*

○ *Seguridad de abastecimiento*

*La palabra seguridad utilizada en el ámbito alimentario tiene una considerable connotación polisémica. En los países con un alto porcentaje de población por debajo de la línea de la pobreza y con infraestructuras insuficientes se habla de seguridad en el sentido de garantizar el abastecimiento de la población, mientras que en los mercados mayoristas de países avanzados esta concepción era hegemónica. Por otro lado, en las sociedades occidentales avanzadas, el término seguridad se vincula preferiblemente con las características de los productos y sus repercusiones cualitativas y salutíferas sobre la población. En todo caso, existe un objetivo común que es la calidad de vida. Los orígenes de los mercados mayoristas se vinculan fundamentalmente con la seguridad de provisionamiento de la población. El desarrollo de las ciudades requiere la concentración de la oferta de productos alimentarios frescos. El mercado mayorista es un servicio público nutrido por las señas de identidad básica del mismo. Es decir, la no rivalidad en el consumo, el principio de no exclusión y la dificultad para que las infraestructuras planificadas para múltiples actores puedan ser desarrolladas por el sector privado. Este enfoque se enraíza en la necesidad de dar salida a la producción del sector primario y la conveniencia de que los minoristas tengan acceso a una amplia gama de productos alimentarios en centros concurrenciales adecuados. En gran número de países africanos, hispanoamericanos y asiáticos este componente vertebrador de los mercados mayoristas –la seguridad de abastecimiento– continúa siendo el eje fundamental de desenvolvimiento de los mismos, como lo es para la ciudad de Cartagena, razón por la cual la administración debe propender por realizar las actuaciones necesarias para llevar a buen término dicho proyecto.*

○ *Innovación creadora*

*Los nuevos productos surgen contribuyendo a la desaparición de los anteriores. Este proceso competitivo determina que el coche sustituye a la diligencia de caballos, el ordenador a la máquina de escribir, el bolígrafo a la pluma estilográfica, y ésta a la pluma de ave4... Del mismo modo, se pretende que la Central de abastos Mayorista y Minorista entre a sustituir el actual mercado de Bazaruto, eliminando al tiempo los problemas colaterales existentes. La innovación es esencialmente un proceso social que desborda los meros procesos intelectuales de la invención y la creación. Tiene en consecuencia, componentes científicos, técnicos, económicos, financieros e incluso psicológicos. Su esencia fundamental es la creación de valor al optimizar la relación entre el grado de*

satisfacción de los clientes y los recursos utilizados. Los patrones empresariales para el desarrollo de la innovación están evolucionando desde una perspectiva estática a enfoques dinámicos. Posibilitando distintas características organizativas que estimulan la creatividad: la libertad de iniciativa de los partícipes en la empresa, el sistema de recompensa, la asignación de tiempo, la 4 Concepto de “destrucción creativa” de Joseph Alois Schumpeter, Universidad de Harvard. Implantación de un sistema de comunicación que permita las conexiones adecuadas entre directivos y empleados, entre otros... En función de estas argumentaciones, la administración de la central de abastos Mayorista y Minorista, puede analizar el papel de los mercados mayoristas y el suyo propio. El proceso de innovación creadora favorece el desarrollo de nuevas tecnologías (equipamiento frigorífico, sistemas de cobro y pago, informatización, sistemas de pesaje, transporte, almacenamiento, rotación de inventarios, etc...) y de nuevas concepciones empresariales que tienen en cuenta el creciente impacto del consumo institucional y del sector consumidor de gran escala (hoteles, restaurantes y consumo institucional), la instalación de zonas complementarias, la creciente relevancia de la logística, etc. permitiendo su aprovechamiento. En definitiva, de la seguridad en el abastecimiento se pasa a la innovación creadora como factor clave del desenvolvimiento de los modernos mercados mayoristas, oportunidad esta que se pierde bajo el actual del sistema de mercados de la ciudad de Cartagena.

- *Calidad de vida*

En 1987, la Asamblea General de las Naciones Unidas adopta la resolución 40/179, sobre Aspectos Cualitativos del Desarrollo. A partir de ese momento, el objetivo calidad de vida, que ya había empezado a interesar a un número minoritario de estudiosos en los dos decenios anteriores, alcanza licencia oficial para existir en el ámbito de la política económica. A pesar de la invisibilidad de este objetivo –por las carencias estadísticas y la difícil valoración social y económica de ciertos aspectos del bienestar– hay que destacar que su contenido es amplio abarcando, por lo menos, los siguientes aspectos: calidad de los bienes y servicios consumidos, educación, salud, empleo y calidad del trabajo, utilización del tiempo y conservación del medio ambiente.

En el ámbito de la comercialización agraria, el interés por la seguridad alimentaria, la trazabilidad y la presentación de los productos constituyen las claves del desenvolvimiento de los mercados mayoristas y minoristas. Esos aspectos repercuten en la calidad de los bienes consumidos (sabor, textura, tamaño, disminución de destríos, presentación...), en la educación (mejor conocimiento funcional de los productos, captación de nuevas variedades, desarrollo de nuevos mercados gastronómicos, etc.), en la salud (garantía de calidad, seguridad alimentaria...) y en la conservación del medio ambiente, que es donde mayor impacto generará el proyecto para la comunidad que habita visita a Cartagenade Indias, (abandono de los mercados centrales ubicados en zonas céntricas de las grandes ciudades y sometidos a condiciones de notable insalubridad e instalación de nuevos complejos que frenan la congestión del tráfico, con adecuada eliminación de residuos, con espacios de ocio, etc...).

*Resumiendo, se puede afirmar que el avance de las sociedades genera especialización en el consumidor, relacionados con el interés por nuevos productos y nuevas tendencias culinarias, desarrollo del sector de grandes consumidores y en especial el aspecto higiénico, que se vincula con modos de vida y consumo saludables, en los que la seguridad alimentaria, el contenido funcional de los alimentos, la variedad de frutas y hortalizas, adquieren una dimensión extraordinariamente relevante y que dada lo cosmopolita de la ciudad de Cartagena de Indias, sus habitantes y visitantes vienen reclamando.*

*En el contexto señalado, los mercados mayoristas se convierten en garantes de la calidad de vida de la población en las vertientes de la seguridad, variedad y disfrute alimentario. Relevante papel que, previsiblemente, se acrecentará en las próximas décadas. Ahora bien, las infraestructuras mayoristas requieren considerables inversiones iniciales y periodos de participación pública. Aparece la mano visible de la política económica que contribuye al bienestar social. La mano invisible del mercado permite la armonía natural que lleva al pleno empleo en las sociedades. Sin embargo, y en función de las argumentaciones antes señaladas, también se requiere la mano visible de la política económica para hacer frente a las fallas del mercado de Bazurto: bienes y servicios públicos, externalidades, información asimétrica, desequilibrios en los mercados. En este contexto, surge impetuosamente la importancia de la acción del Distrito de Cartagena, en la implementación y puesta en operación de la Central de Abastecimiento Mayorista y Minorista de Cartagena de Indias, lo cual, necesariamente debe complementarse con la inversión privada, para la instalación de nuevas y modernas naves de abastecimiento, en un centro logístico diseñado para ello, que evite el caos actualmente generado por el tráfico de carga que ineludiblemente atrae la operación del mercado.*

○ *Estabilidad de precios*

*Este objetivo se concreta en el mantenimiento del nivel general de precios o una tasa de inflación reducida. Hay que tener en cuenta que la inflación consiste en la elevación persistente del nivel general de precios de todos los artículos en términos de dinero. No hace referencia, por lo tanto, a un cambio en los precios relativos de un determinado producto. Las unidades mayoristas constituyen elementos fundamentales en la estabilidad de precios teniendo en cuenta los siguientes puntos:*

- *Generan un aumento de la transparencia y competencia de los mercados, ya que se constituyen en centros dinámicos en los que se realizan las funciones de arbitraje y especulación.*
- *Disminuyen los costes de transacción como consecuencia de la eficiencia en la asignación de recursos y la propia competencia desarrollada en los mercados.*

- *Reducen la información asimétrica existente en los mercados distributivos. El conocimiento de los precios y de las cantidades comercializadas evita abusos en la cadena de valor por parte de quienes disponen de más información.*
- *Aumentan la productividad de los operadores mayoristas que disponen de espacios adecuados, concentración de las ventas, tecnología avanzada.*
- *Facilita al productor la planificación, transporte y venta de sus productos, con efectos positivos en los costos.*

*Resumiendo, la conjugación de aumentos de productividad, disminución de costes y aumento de la competencia constituye la clave para la contribución a la estabilidad de precios. Desde el punto de vista técnico, la implementación de una central de abastos para una ciudad de casi un millón de habitantes y un departamento de dos millones de habitantes, está plenamente justificado por las ventajas propias de los mercados mayoristas, que para el caso de Cartagena de Indias se constituye en una necesidad cuyo aplazamiento mantiene latente el riesgo de carencias alimentarias, con efectos reales y externalidades sobre la movilidad y salubridad de los habitantes, entre otros factores, que afectan la calidad de vida e incluso la vocación turística de la ciudad.*

*Contrario sensu, los beneficios que conlleva la creación de la central de abastos como, empleo formal, información estadística para planificación, profesionalización en la logística del manejo de mercancías, entre otros, van más allá de la eliminación de las externalidades negativas presentes bajo el actual sistema de mercado, lo cual refuerza la necesidad de ejecución del proyecto, sobre el cual, Cartagena y el departamento de Bolívar presentan un rezago frente a ciudades principales e intermedias del país, brecha esta que es urgente zanjar.*

### **EVALUACION TECNICA PARA IDENTIFICACION DE PREDIOS**

*Basado en información de la Secretaria de Planeación Distrital sobre estudios de impactos urbanísticos que permiten determinar la posible ubicación de la infraestructura necesaria para la implementación de la Central de Abastos Mayorista y Minorista, la Secretaria mencionada entrega información que fue utilizada en el proyecto presentado en el año 2006 y aprobada por El H. Concejo, señalando que:*

*“...Para generar unos lineamientos y estrategias acordes al sistema de abastecimiento alimentario de la ciudad de Cartagena se toma como base el Plan de Ordenamiento Territorial POT, Decreto 0977 de 2001, en el que se menciona en su artículo 17, numeral 4, lo siguiente:*

*ARTICULO 17. PROYECTOS ESTRATÉGICOS EN EL ÁREA URBANA. Los proyectos estratégicos que permitirán consolidar y complementar el desarrollo de la ciudad a partir de centralidades urbanas son los siguientes:*

*“...Numeral 4. El Sistema de Mercados.*

*“...Con el fin de descentralizar la actividad de abastecimiento de alimentos de la población urbana, se definirán mercados para cada una de las 4 zonas, complementadas con mercados móviles.*

*La ejecución de este proyecto permitirá durante la vigencia del Plan, la renovación urbana de Bazurto y su transición como parque interactivo de la cultura, ciencia y tecnología, punto de intercambio del sistema de transporte masivo urbano multimodal de pasajeros y otras actividades residenciales y comerciales, de acuerdo con el Plan de Renovación Urbana que se realice.”*

*También menciona que se debe “Tener en cuenta las condiciones actuales del sector de Bazurto, desde los aspectos Normativo, Histórico, Socio-Económico, Urbano y Ambiental.” Por lo anterior, por razones normativas, consagradas en el Plan de Ordenamiento Territorial POT – Decreto 0977 de noviembre De 2001 y por razones de conveniencia para la competitividad de la ciudad, especialmente en lo que se refiere a su movilidad y manejo ambiental, quedan plenamente justificados los siguientes lineamientos:*

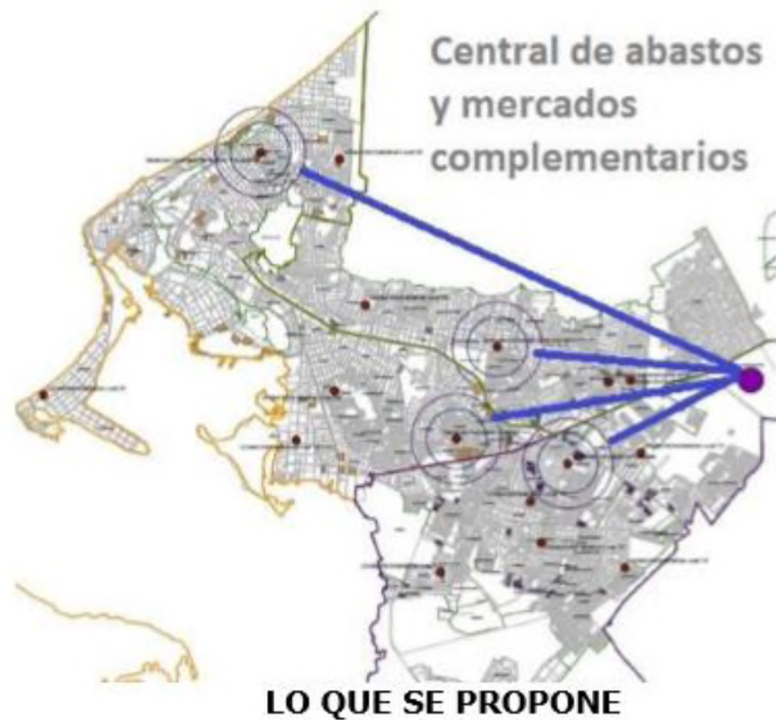
- *Implementación de una Central de Abastecimiento Mayorista y Minorista para la ciudad de Cartagena ubicada en el plan parcial de triángulo de desarrollo social en los polígono con actividad Comercial 3 C3, lo cual se podrá eventualmente complementar o articular con la renovación del mercado de Santa Rita, como mercado existente (localidad 1).*
- *Posteriormente, será necesaria la intervención del sector de Bazurto (Barrio chino y Martínez Martelo) mediante la reformulación y ejecución de una Renovación Urbana a través de un plan parcial.*
- *La reconstrucción y ampliación en su capacidad para la reactivación del mercado de Santa Rita como mercado sectorial dentro del esquema del Sistema de Abastecimiento de Alimentos de Cartagena.*

*Es por tanto que la organización e implementación de la Central de Abastos Mayorista y Minorista, se dimensiona como el Mercado Público Principal de la Ciudad de Cartagena y se convierte en el objetivo primordial para la solución al problema de ciudad existente con el Mercado de Bazurto. Debido al impacto que genera este tipo de desarrollos comerciales y al requerimiento de áreas para la localización tanto de los actuales comerciantes mayoristas y minoristas localizados en Bazurto, como todas las áreas logísticas para parqueo, cargue, descargue, circulación, mantenimiento, y servicios complementarios, entre otros, que son necesarios para lograr los objetivos trazados con el proyecto, lo cual debe hacerse en un suelo cuyo uso debe estar clasificado como C3 y contar con el área suficiente para concentrar las actividades mencionadas, reservando zonas de expansión, para su desarrollo y crecimiento organizado, de otra forma, la necesidad de crecimiento futuro generaría desorden a posteriori replicando*

*las malas prácticas que se presentaron durante la expansión del mercado de Bazurto. Esta mezcla de necesidades y características las cumple a cabalidad el lote de Corvivienda localizado en el Triángulo de Desarrollo Social, entre la vía Cordialidad y la Terminal de Transporte de Pasajeros de Cartagena de Indias, el 22 de julio del presente año, la Secretaria de Planeación Distrital emitió un oficio, a solicitud del Dr. Mario Ramos, asesor del despacho del alcalde, en el cual se determina el uso del suelo permitido para el lote con referencia catastral No.01-05-0998-0029-000, tiene como “uso principal” el “COMERCIO 3, el cual admite la CENTRAL MAYORISTA, PLAZAS DE MERCADO COMO VENTA DE BIENES Y COMO VENTAS DE SERVICIO, PARA EL CASO QUE NOS OCUPA, DEPOSITO, ALMACENAJE EN GENERAL, BODEGAS, Y COMERCIO AL POR MAYOR, ENTRE OTROS”. Lo cual unido a que el Distrito no cuenta con otro lote con tantas condiciones favorables, tamaño, ubicación estratégica, posibilidad de expansión, entre otras características, ratifica lo concluido por administraciones y estudios anteriores, en cuanto a que el lote en cuestión es el más favorable para la ejecución del proyecto. Debido a que el actual plan de desarrollo así lo contempla y que ya existían propuestas de similar alcance, a continuación se describe el análisis de disponibilidad espacial y de uso de suelo clasificado en el POT como Comercial C2, de manera tal que con dicha identificación predial, se pueda complementar la Central de Abastos Mayorista y Minorista a implementar con mercados complementarios o sectoriales, según lo requiera la demanda. Estructura del Sistema de Abastecimiento para la ciudad de Cartagena. La estructura que existe actualmente consiste en el mercado de Bazurto con las características de minorista, mayorista, ventas informales, ocupantes del Espacio público, etc. Y el mercado de Santa Rita, que funciona como mercado sectorial con unas condiciones físicas muy precarias.*

### **LO QUE ENCONTRAMOS HOY**

*Se plantea que la modificación del sistema se haga de manera estructural, administrativa, económica y física. De una estructura de Mercado Principal desorganizado que crece informalmente como el Mercado de los Mayoristas de la ciudad, a una gran central de abastos que concentre de manera planificada toda la oferta del mercado mayorista y minorista, lo cual se puede articular o complementar con Mercados sectoriales, en la medida que la demanda lo amerite, iniciando con la renovación del mercado de Santa Rita. Esta gran Central de Abastecimiento Mayorista y Minorista, debe ir acompañada de la generación de espacios planificados para la creación de nuevas zonas de servicios para la comunidad, en donde se encuentre, como lo vemos en el sector de Santa Rita, zonas recreativas, centros educativos y culturales, centros de salud e institucionales, CAI, y se incorporen espacios para eventos y promoción de bienes y servicios complementarios, y/o derivados de la actividad del mercado, entre otros.”*



Tomado de: Central de abastos mayorista y minorista de Cartagena D.T.Y.C. Estudio de viabilidad y sostenibilidad. SPS Asociados S.A.S Secretaría de Hacienda Distrito Turístico y Cultural. Julio 25, 2014.

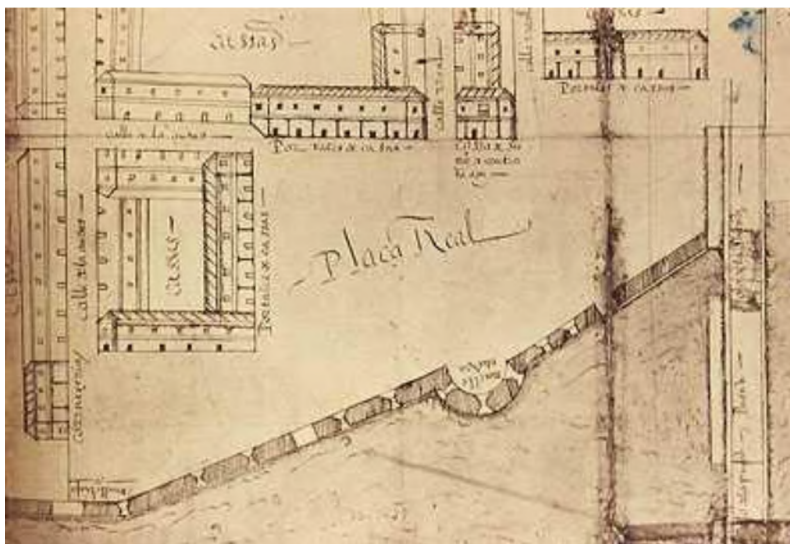
## 5. PROCESO HISTÓRICO

“La Plaza Mayor, el Mercado Público y Bazurto”

Cartagena desde siempre se ha conocido por su gran valor simbólico, valor que se referencia en los procesos históricos, urbanos y paisajísticos que ha atravesado a lo largo del tiempo.

Retomando la época colonial donde los planteamientos urbanísticos eran de construcciones y fortificaciones militares, por la necesidad de protección de la ciudad, la plaza se convierte en ese ente estructurador, alrededor del cual se organizan las actividades urbanas, siendo además el elemento por excelencia de congregación de la ciudad, con una ubicación estratégica, en el centro amurallado y punto de referencia de las actividades de la ciudad, era el lugar donde se ubicaba primer mercado que existió. La plaza de mercado que existía en la época se constituía de vendedores de pescado, tiendas pequeñas llamadas “graneros” y las “carnicerías” ubicada en lo que hoy es La Plaza de La Aduana, llamada anteriormente Plaza Real.





**Plaza Real o de la Aduana de Cartagena de Indias 1571.**

Imagen tomada de: Atlas histórico de Cartagena de Indias: Paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad. Biblioteca virtual del Banco de la República. <http://www.banrepcultural.org/>

Con el paso de los años, el crecimiento de la ciudad, y los pasos históricos se vio la necesidad de establecer el mercado en una edificación constituida y diseñada específicamente para esta actividad, es así como a finales de 1800 se puso la primera piedra para la construcción de lo que iba a ser el primer Mercado Público de la ciudad. El mercado de Getsemaní fue inaugurado en febrero de 1904, en el lugar donde actualmente se ubica el Centro de Convenciones, una estructura de carácter neoclásico y con una condición además que lo articulaba como puerto, al tener un frente marítimo, y un muelle sobre la Bahía de las Ánimas.



**Maqueta Proyecto Mercado Público**

Imagen Tomada de: Cartagena de Indias fotos de antaño. Archivo particular de J. H. Rizo Pombo. <https://www.facebook.com/Cartagenadelndiasfotosdeantano/>



*Foto cortesía Jose H. Rizo Pombo*

### **Fachada Principal. Años 40.**

Imagen Tomada de: Cartagena de Indias fotos de antaño. Archivo particular de J. H. Rizo Pombo.  
<https://www.facebook.com/Cartagenadelndiasfotosdeantano/>

La organización espacial se dividía en diferentes sectores, destinados a distintos tipos de comercio, un pabellón para carnes, otro pabellón para granos, zapaterías y otros comercios. Se convirtió en el punto de convergencia de toda la comunidad, habitantes de distintos estratos y niveles sociales.

Con el paso del tiempo y el continuo crecimiento urbano y poblacional, se empezaron a ver los problemas que actualmente se presentan en Bazaruto, un desarrollo informal, reflejado en la invasión del espacio público, un ambiente progresivo de los vendedores informales, una infraestructura que ya era precaria produciendo un deficiente ambiente de trabajo, actividades ilegales, inseguridad y problemas con la movilidad. Para la época de los 60, el mercado ya se encontraba en un alto deterioro y con un exagerado crecimiento por fuera de sus límites, se agravó además con problemas de salubridad e higiene.

Con la necesidad entonces de mejorar el sistema de lo que hasta ahora se conocía como el primer mercado constituido en la ciudad, se generó un Plan Regulador a cargo del Arquitecto José María González Concha, el cual se basaba en la necesidad de descentralizar la actividad de un punto específico, encontrar un punto medio en la ciudad y generar mercados sectoriales, que acompañaran esta central principal. La zona de Bazaruto se definía como el núcleo vial principal catalogada como el “cuello de botella”, se estableció que este punto debía ser un punto despejado, por la confluencia vial y ser el punto que conectaba la ciudad de Norte a Sur, pero en esta misma época surgió una publicación “Mirando por la rendija del apodado”, por Lemaitre Román, Panoptes, que mostraba a Bazaruto como la mejor opción para ubicar el nuevo mercado central, argumentando que el sector era el centro de la ciudad a donde todo el pueblo cartagenero tenía acceso.



**Bazarro como centro.**

Imagen Tomada de: Cartagena de Indias fotos de antaño. Archivo particular de J. H. Rizo Pombo.  
<https://www.facebook.com/CartagenadelIndiasfotosdeantano/>

El plan incluía no solo a Bazarro como el punto principal del mercado sino además la construcción de otra central en la zona norte “Santa Rita”, como se muestra en la imagen, esto ignoró totalmente el Plan Regulador que se había realizado anteriormente, donde se advertía de mantener despejada la zona de Bazarro por ser ese “cuello de botella” en la ciudad.

En el año 1976 se aprobó el proyecto de la mudanza al sector de Bazarro después de haberse convocado un concurso arquitectónico para la elaboración del nuevo mercado se comenzó con la construcción y en 1978, los vendedores fueron trasladados a la nueva plaza, conforme a la salida de los mismos el mercado de Getsemaní iba siendo demolido. Se consolidó entonces una centralidad en Bazarro, y se regeneró el barrio de Getsemaní, convirtiendo el espacio del antiguo mercado en el actual Centro de Convenciones.



© Foto: Alvaro Delgado



© Foto: Guiturcol

**Del Mercado Público finales de los 70 al Centro de Convenciones mediados de los 80.**

Imagen Tomada de: Cartagena de Indias fotos de antaño  
<https://www.facebook.com/CartagenadelIndiasfotosdeantano/>



El mercado es un elemento urbano imprescindible para Cartagena, como se ha reflejado desde la época colonial con la Plaza Real, actualmente el Mercado de Bazurto continúa siendo el principal centro de intercambio comercial en la ciudad, ha tenido un crecimiento informal que responde principalmente al aumento de la población y no ha contado con una entidad que lo ayude a desarrollarse sosteniblemente, por lo cual vemos los problemas tan grandes que se presentan en la actualidad, explicados a detalle más adelante con la condición física y estado actual de Bazurto.



### **Mercado de Bazurto Cartagena**

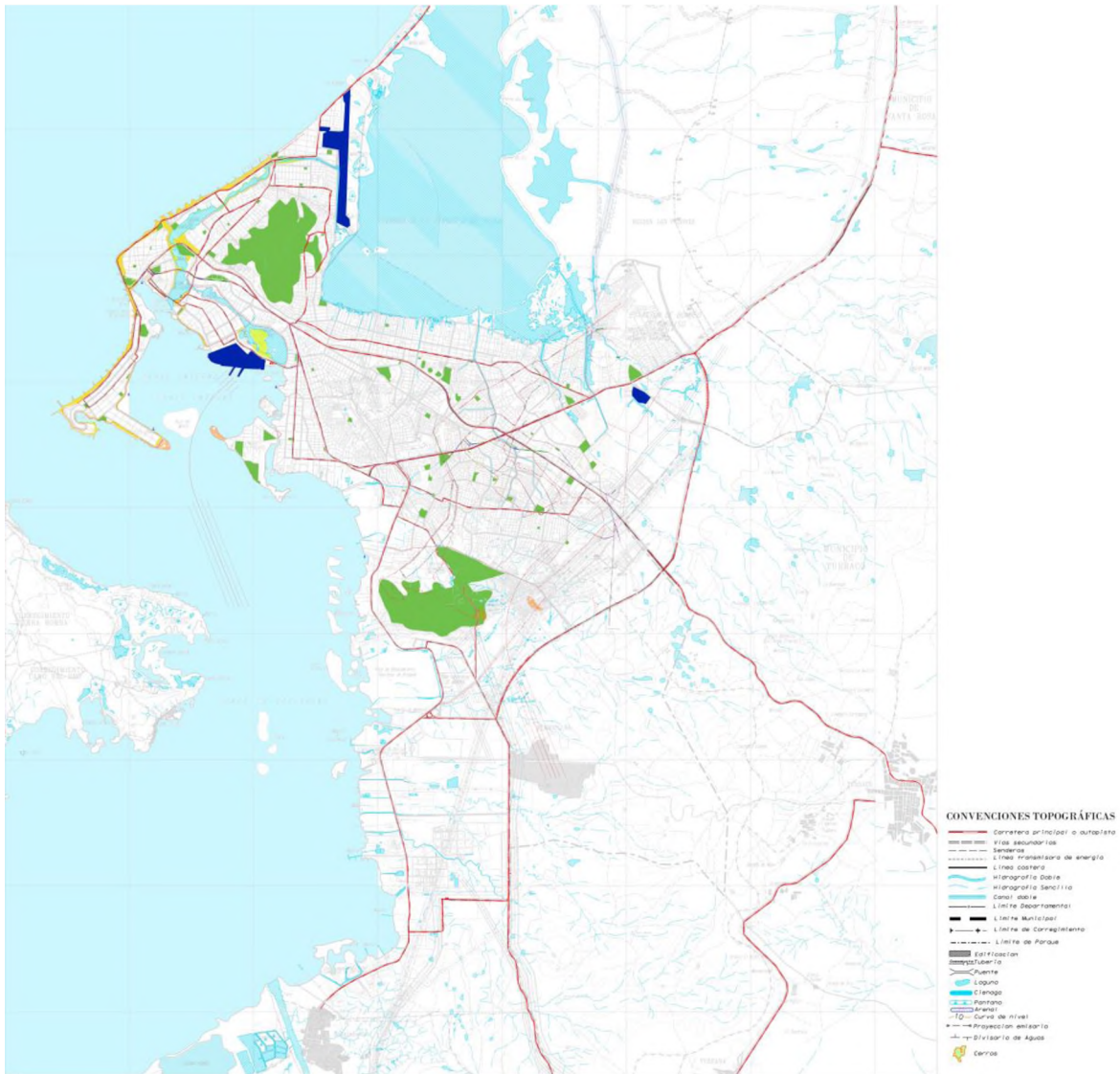
Imagen Tomada de: Realidad Caribe <http://realidadcaribe.com/wp-content/uploads/2015/09/Bazurto-700x336.jpg>

## **6. ANÁLISIS CARTOGRÁFICO**

### **6.1 ESTADO ACTUAL DEL ESPACIO PÚBLICO**

En este plano base, se realizó un análisis a nivel territorial por un lado de la traza de la movilidad que permite ver el estado actual de la conectividad de la ciudad en los diferentes puntos y como se articulan estas vías en nodos centrales. Por otro lado se identificó el sistema ambiental y de espacio público, encontrando dos grandes áreas de protección las que son el Cerro de la Popa y en el otro extremo Cerro Albornoz, además viendo el sistema de bahías internas de la ciudad como una oportunidad de proyección del sistema de movilidad a ser un sistema intermodal, es notable también la ineficiencia del sistema de espacio público, ya que no existe una articulación entre este, las diferentes plazas, y espacios de recreación aparecen como hechos aislados o espacios residuales.

Es importante también en este plano resaltar los principales terminales, tanto aéreos, marítimos y terrestres, ya que son los puntos focales del sistema de movilidad.



Fuente: Elaboración propia con base en POT.

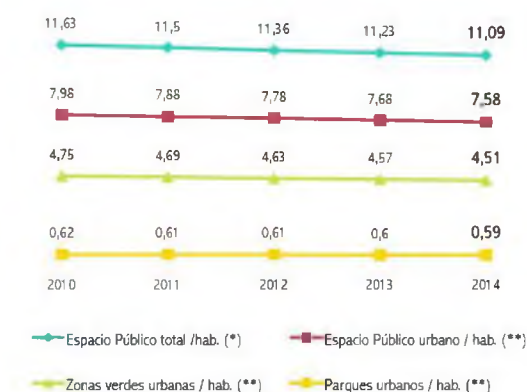
En relación al plano anterior es importante hacer referencia al estado actual del espacio público en Cartagena el cual es de 7,81 m<sup>2</sup> por habitante según la fuente del Dane en el 2014, lo cual se encuentra muy por debajo del índice mínimo establecido. *“Espacio Público Efectivo (EPE) Para efectos de garantizar la planeación y gestión del espacio público en los POT, y fundamentalmente para monitorear el déficit cuantitativo y cualitativo del mismo en las ciudades, el Artículo 14 del Decreto 1504 de 1998 estableció la categoría de Espacio Público Efectivo, que corresponde al espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas. Para efectos de su medición, se estableció un indicador de espacio público por habitante y un índice mínimo de EPE de 15 m<sup>2</sup>”*Fuente: Documento Conpes. Política Nacional de Espacio Público 2012

## ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO EN CARTAGENA (EPE)

Concepto	M2 de EP	Población DIC 2014 (*)	Indicador
Espacio Público Efectivo (medición del Decreto 1504/1998)	8.509.349	1.089.197	7,81 m2/hab
Espacio Público Efectivo (medición propuesta GEPM)	8.126.017	1.089.197	7,46 m2/hab

(\*) Población Total urbana + rural + flotante. Fuente: DANE. Estimación y cálculo GEPM

### ESPACIO PÚBLICO POR HABITANTE (M<sup>2</sup>)



(\*) Proyección población, junio 2014. Total urbana + rural + flotante (10% de la total). Fuente: DANE. Cálculo GEPM

(\*\*) Habitantes cabecera. Fuente: DANE. Cálculo GEPM

Se ve la necesidad de adaptar nuevos modelos de espacio público en las zonas que funcionan como nodos de la ciudad. En Cartagena uno de los puntos focales y centros de actividades principales es el área de Bazurto, ubicado en el Barrio Chino donde las condiciones del espacio público radial como respuesta a la morfología de la Plaza de Mercado, en mal estado físico, atomizado, sin jerarquías e invadido.

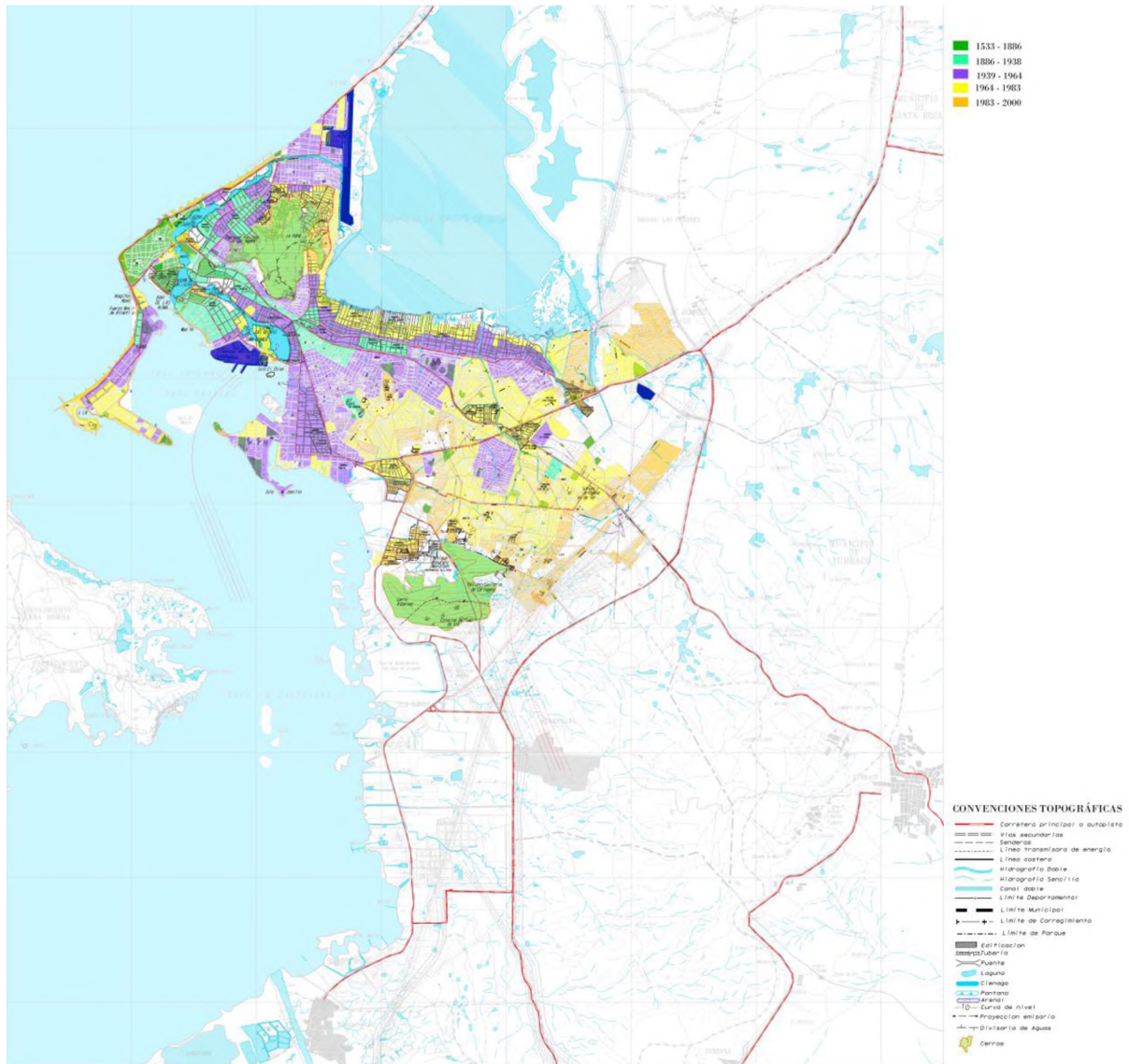
La conformación física general es de una edificación central (Plaza de Mercado) como nodo articulador y espacios circundantes alrededor de la plaza, estos espacios de conformación desigual, algunos como áreas abierta o semi-abiertas, con edificaciones de límite a un costado, lo que genera un gran impacto ambiental. La mayoría de las zonas o puntos de encuentro son producidos como espacios residuales de la invasión comercial en las áreas públicas.

## 6.2 DINÁMICAS DE CRECIMIENTO

El crecimiento urbano en Cartagena ha tenido como referente las actividad de puerto que la comunica con el mundo y la conecta con lo regional, una característica del crecimiento urbano es el trazado inicial del centro histórico y su prolongación por las actividades de puerto a la Isla de Manga, y zona norte de la ciudad.

La necesidad y demanda de servicios urbanos influye directamente en las dinámicas de desarrollo, produciendo corredores de servicio complementarios a su área de influencia.





Fuente: Elaboración propia con base en POT.

La ciudad de Cartagena cuenta con un centro histórico vigente que da cuenta de un desarrollo que se ha dado de manera radial en su perímetro, en respuesta a una necesidad de expansión de la ciudad.

Un elemento urbano fundamental que cabe recalcar desde la memoria de la ciudad es la plaza de mercado, que por las características de su actividad y la movilidad que la determina representa un equipamiento con un perfil arquitectónico propio.



**Visual del Mercado de Bazurto**

Fuente: El Periódico El Universal

En la actualidad esta se ubicada en el área de Bazurto una zona con características como borde de agua, entorno de uso residencial y equidistancia a la vía principal urbana. El impacto que tiene este lugar en específico en la ciudad es evidente con sobresaturación de actividades en el borde con incidencia directa en la imagen paisajística, en lo urbano se percibe en el deterioro de las vías, andenes, antejardines y de espacios públicos conectores de las actividades generadas, el cambio acelerado en la densidad y utilización de predios donde el carácter residencial se extravía en la incidencia de los nuevos usos generados. Bazurto adquiere carácter de servicio urbano regional y con una alta densidad de ocupación y un uso de carácter comercial, presenta un desequilibrio ya que la presión urbana ejercida por su actividad no le permite en la actualidad salidas y conexiones circundantes que de alguna manera disminuyan su impacto.



**Bazurto y La Avenida del Lago**

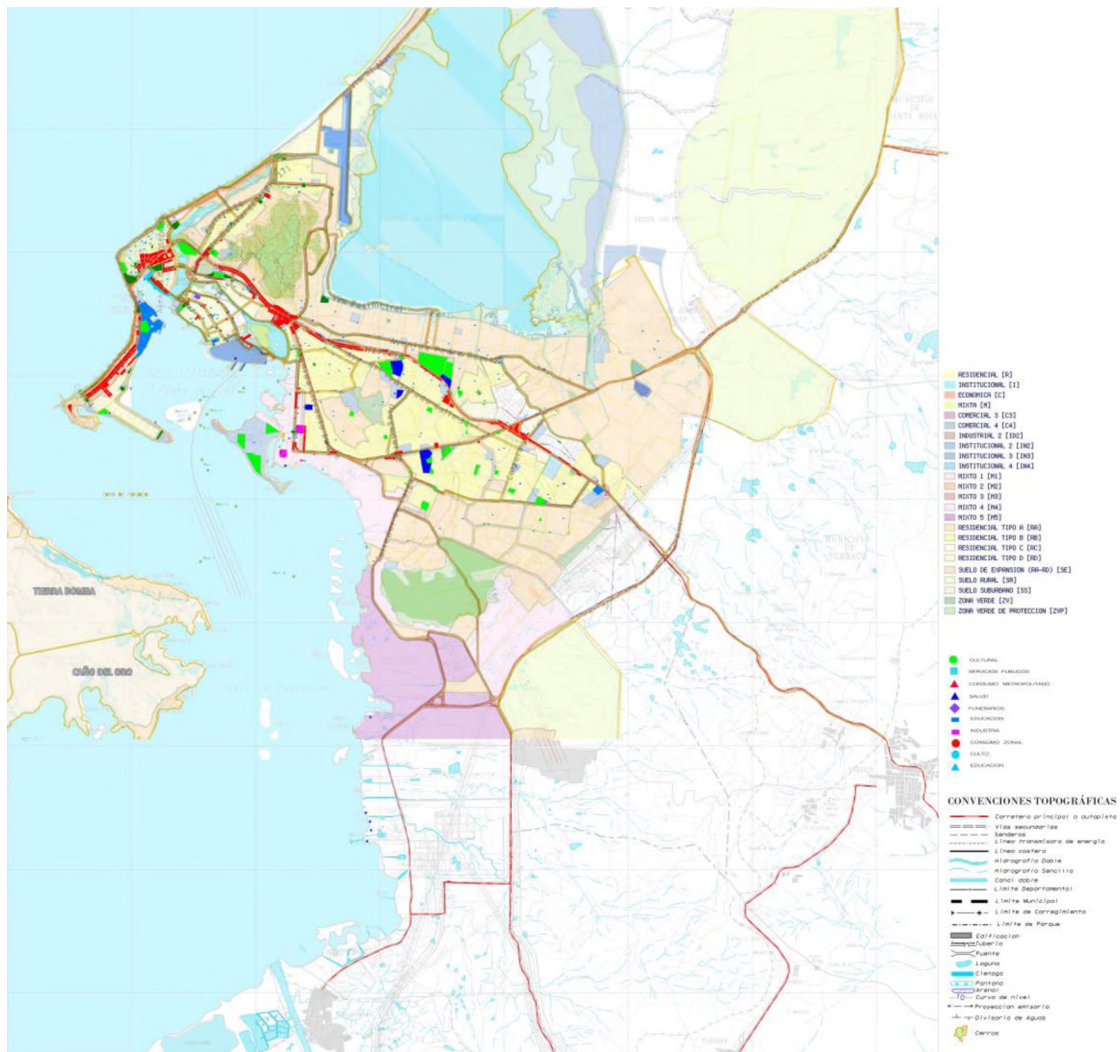
Fuente: El tiempo



### 6.3 USOS DEL SUELO

Analizando la red de equipamientos y usos del suelo, se ve como los puntos focales de la ciudad se articulan en el centro, y en el perímetro de los cuerpos de agua internos, en este caso la mayor condensación de actividades se genera perimetralmente de la Laguna de San Lázaro, el Caño de Bazurto y la Ciénaga de Las Quintas, conectadas de manera perpendicular con una serie de canales que lo atraviesan y la Plaza de Mercado de Bazurto, es importante recalcar la vitalidad de este punto, ya que funciona como uno de los puntos de la ciudad que alberga gran parte de las dinámicas lo que copa su capacidad funcional.

El en POT esta zona esta marcada con un uso del uso Institucional 3, “Establecimientos que prestan servicios especializados de cobertura distrital. Considerados de alto impacto urbanístico, requieren edificaciones especializadas de gran magnitud obras de infraestructura de servicios públicos y su cobertura abarca la totalidad del territorio y áreas de municipios vecinos.” Lo que nos muestra la necesidad de esta zona de establecerse y consolidarse debido a la magnitud del soporte de servicios que debe prestar.

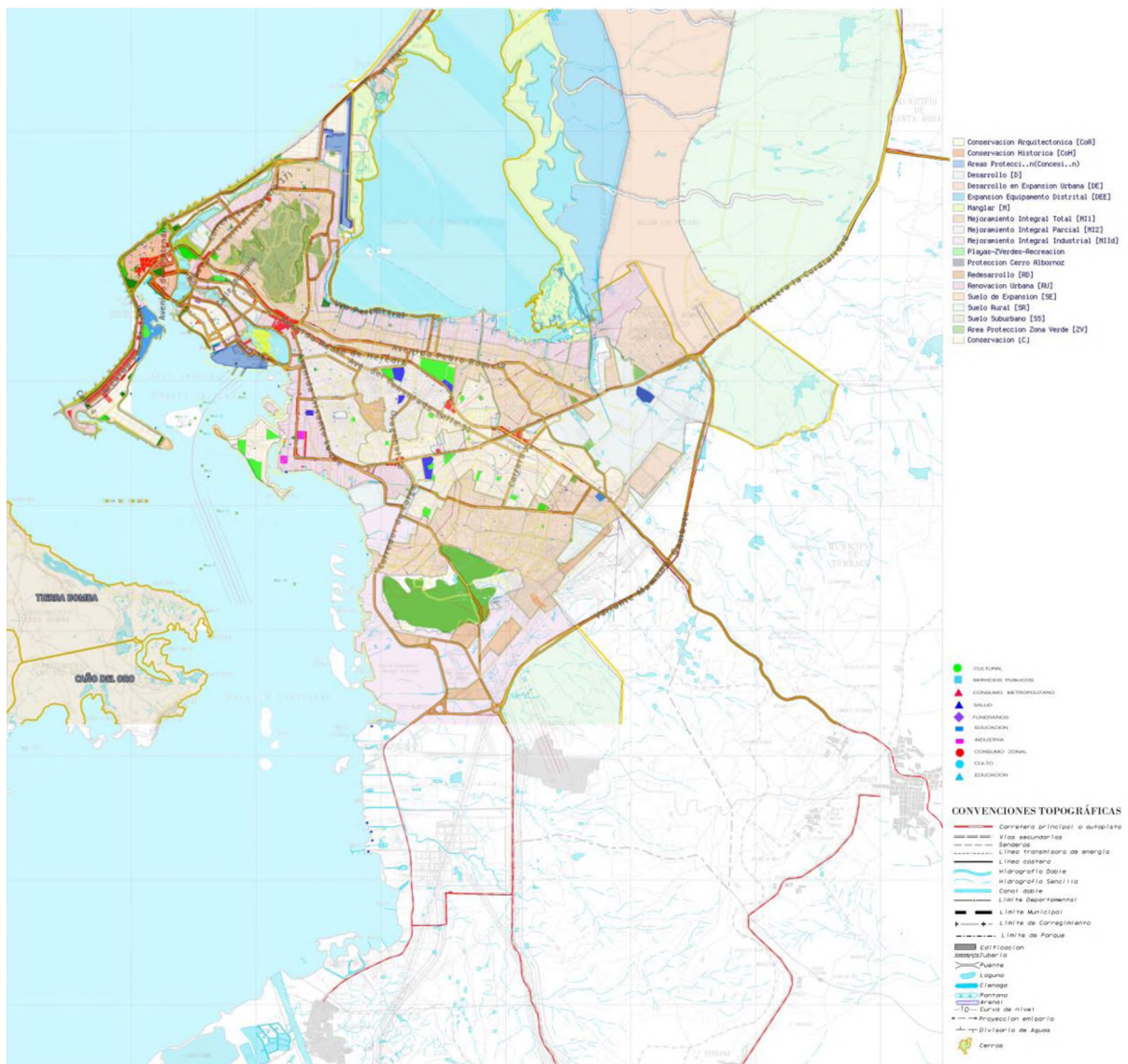


Fuente: Elaboración propia con base en POT

## 6.4 TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

Es importante tener en cuenta los tratamientos urbanísticos ya que estos nos indican las intervenciones adecuadas que se pueden realizar en el territorio, el espacio público y las edificaciones según las características físicas y las dinámicas del ámbito de aplicación, acorde al Modelo de Ordenamiento Territorial.

Para el caso específico del Barrio Chino, con centro en el área de Bazurto, se establece la renovación urbana, esta se plantea como el tratamiento que da paso al cambio del sector como una “Gran oportunidad” por su importancia al ser un referente de ciudad. La equidistancia y las cortas distancias entre Avenida Pedro de Heredia y los canales internos lo consolidan como un lugar de intercambio de productividad, de movilidad urbana, y de encuentro social.

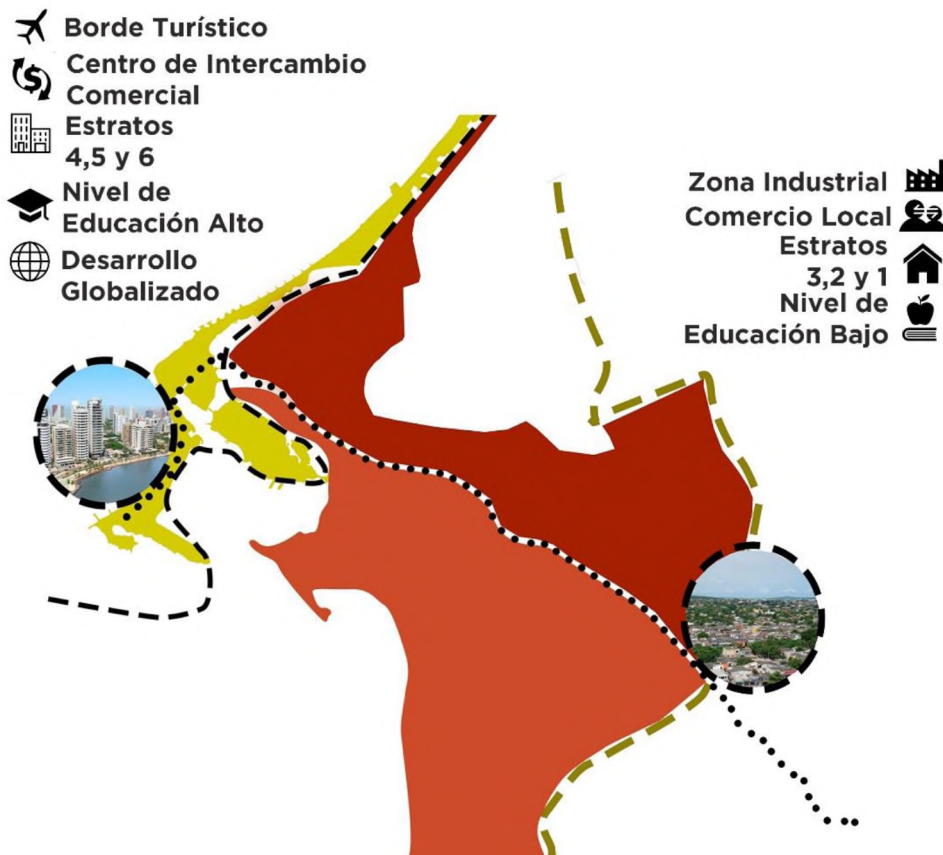


Fuente: Elaboración propia con base en POT.

## 7. PROCESO SOCIAL

“La segregación y división del Territorio vista a través de la división espacial”

### FRAGMENTACIÓN DOS POLOS DIVERGENTES

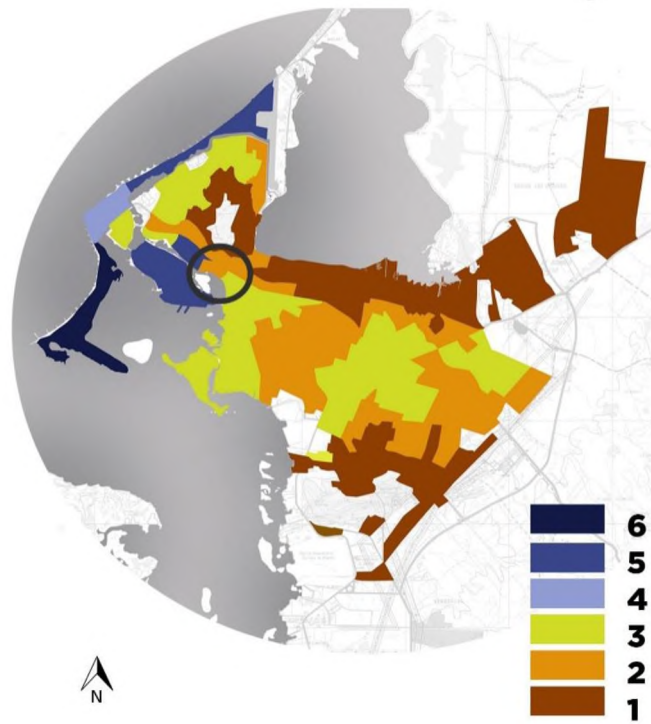


Fuente de gráfico: Elaboración propia

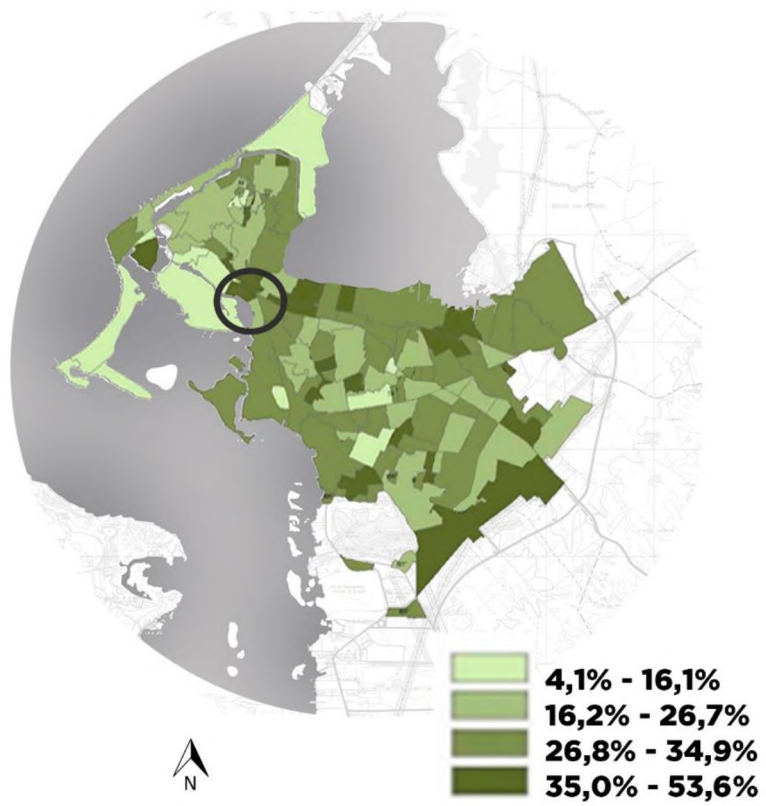
La estratificación social origina también estratificación espacial que se traduce en áreas urbanas segregadas, si analizamos la población de Cartagena encontramos que un 7,5% pertenece a la clase alta, un el 27,7% a la media y el 74,7% —la gran mayoría— pertenecía a la clase baja, cifras tomadas del Diagnóstico del Plan de Ordenamiento territorial del Distrito de Cartagena de Indias, esto nos sugiere un desequilibrio enorme en la población. Sí analizamos Cartagena desde la época de la colonial vamos a verla como una ciudad completamente segregante, donde la actividad se concentraba al interior de las construcciones en el casco fundacional de la ciudad, una ciudad donde primaba la esclavitud y los beneficios eran exclusivamente para la clase alta, actualmente no son muchas las diferencia, a pesar de la abolición de la esclavitud, se siguen viendo enormes diferencias poblacionales y un aislamiento social reflejado en el territorio. Al hacer un análisis geográfico vemos como estas cifras se ven reflejadas en diferentes componentes de la realidad social



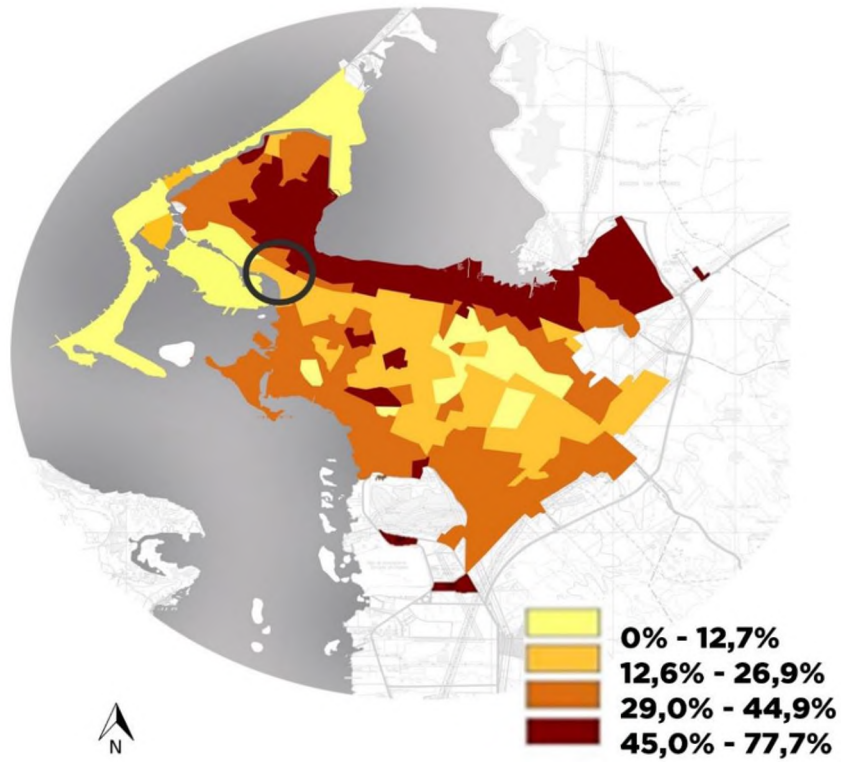
## ESTRATIFICACIÓN



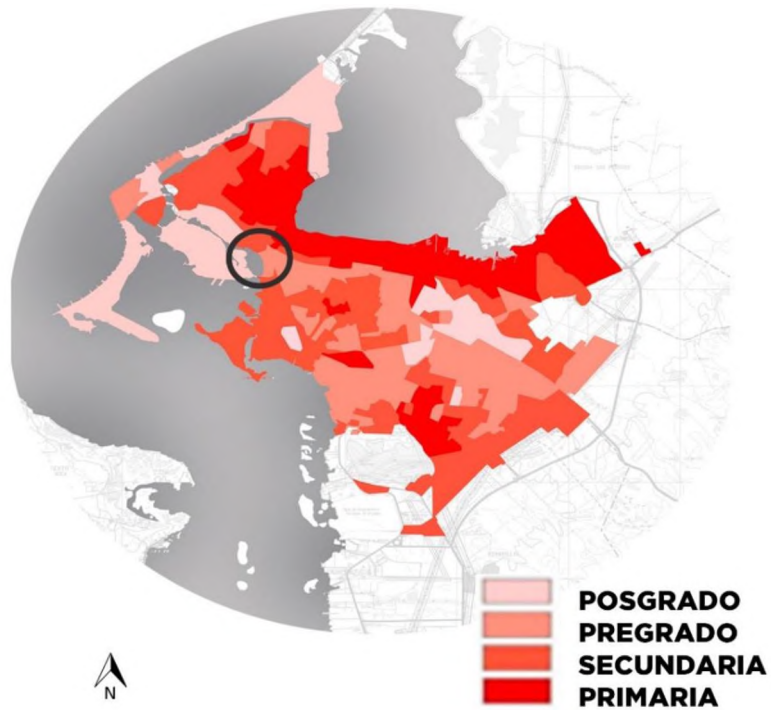
## % DE TRABAJADORES INFORMALES



### % DE PERSONAS DE BAJOS INGRESOS



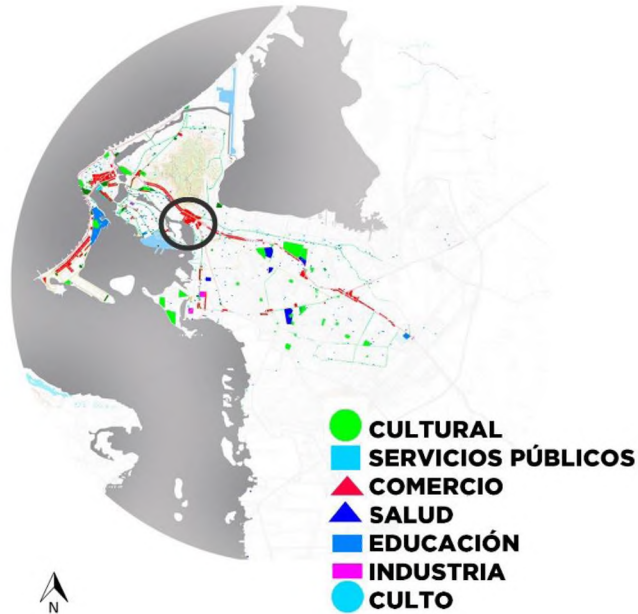
### NIVEL DE EDUCACIÓN DE LOS HABITAANTES



Fuente de Gráficos: Elaboración propia con base en el Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) del Banco de la República de Cartagena.

Por otro lado si vemos donde se concentran la mayor cantidad de actividades de la población, se reflejan los dos polos, donde la mayor cantidad de equipamientos se ubican en la zona norte de la ciudad.

### SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

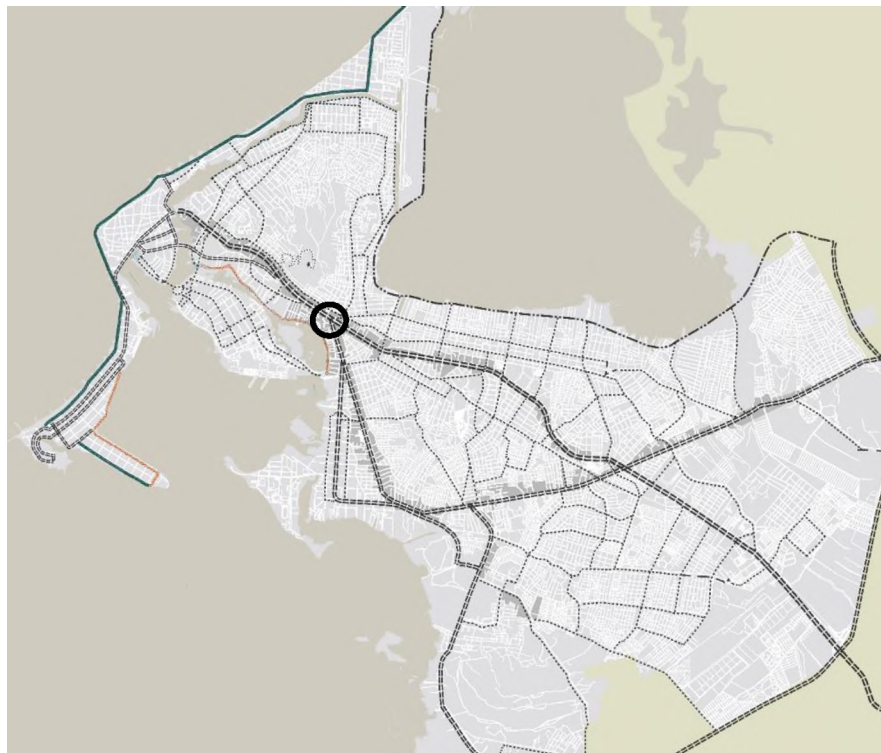


Fuente: POT

### 8. BAZURTO CENTRO GEOGRÁFICO

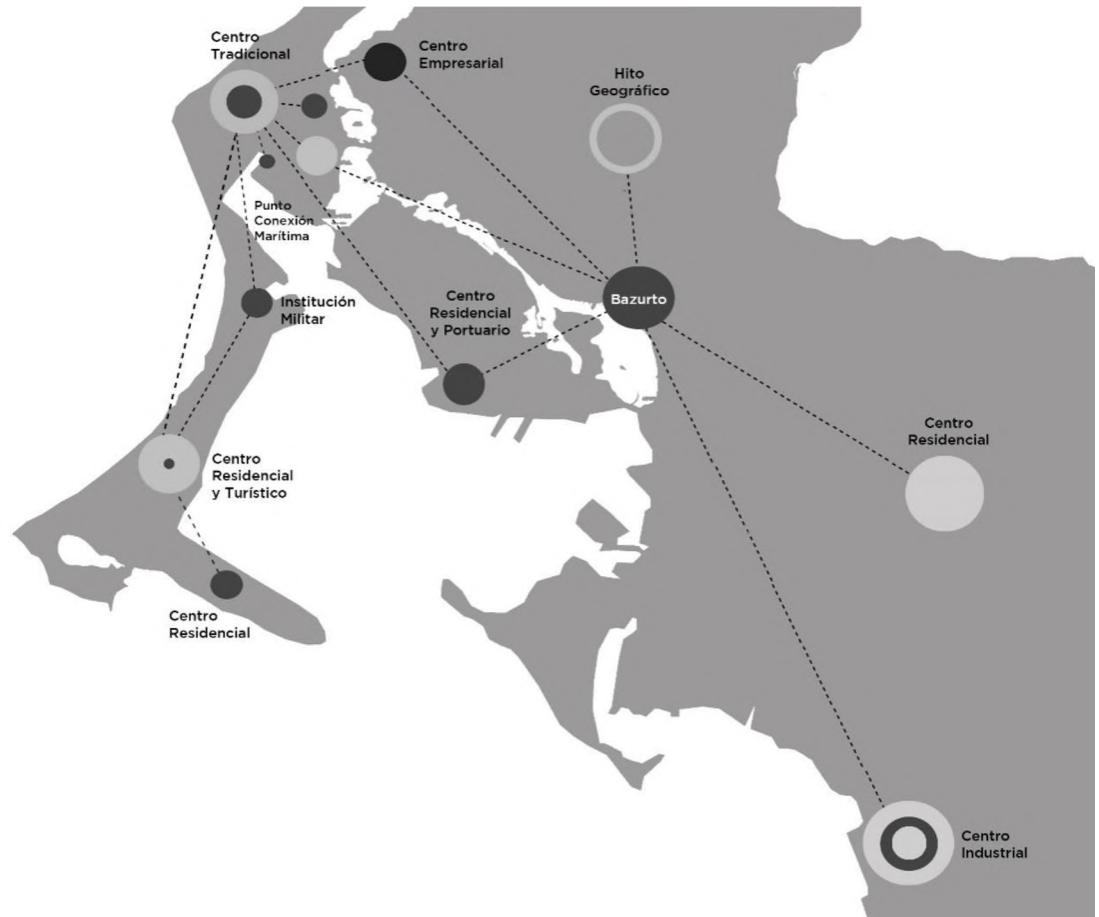
Condición física y estado actual

### CENTRO DE CONFLUENCIA VIAL



Fuente de Plano: Elaboración propia

Bazurto se consolida entonces como el centro geográfico de la ciudad, además de ser el punto de confluencia vial principal, es el punto articular de los nodos principales en la ciudad.



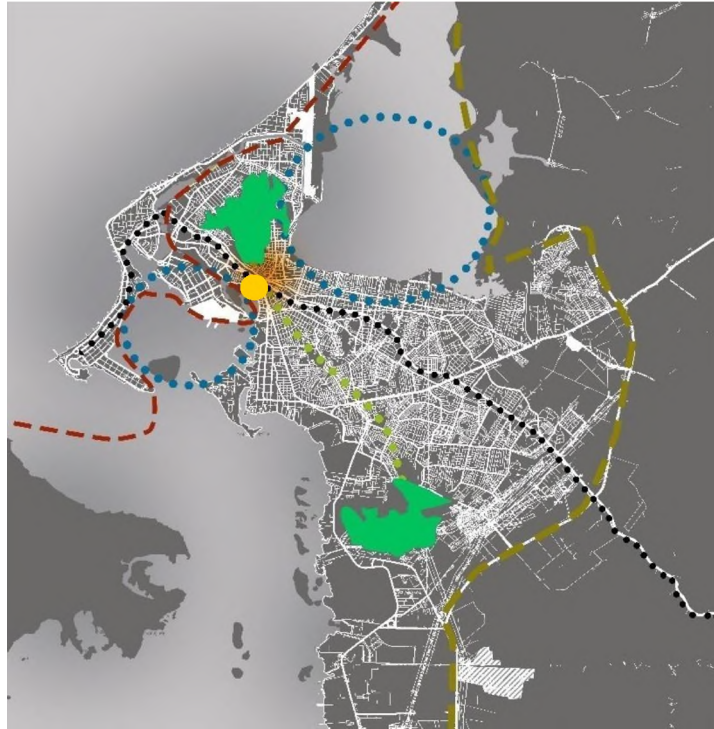
Fuente de gráfico: Elaboración propia

Geográficamente el Mercado de Bazurto lo demarca la Avenida Pedro de Heredia, la principal ruta de tránsito de la ciudad, la Avenida del Lago, vía contigua a la Ciénaga de las Quintas. Está empotrado entre cinco barrios de la ciudad: Pie de la Popa, Barrio Chino, Martínez Martelo, El Prado y La Quinta (barrios predominantemente residenciales). Estas áreas circundantes han sido afectadas por la alta congestión del sector, la consecuente falta de movilidad y la inseguridad.

Se encuentra comprimido por otra parte además de estar entre dos ciénagas por el Cerro de la Popa, uno de los principales accidentes geográficos de la ciudad. Esta ubicación genera una gran cantidad de problemas de congestión que afectan directamente a la calidad urbana, vemos por un lado la invasión del vehículo, ya que los buses utilizan el mercado como “terminal”, las zonas de parqueo y el espacio público han sido ocupados por vendedores estacionarios, y los lugares de almacenamiento en un principio de origen residencial, han cambiado a un uso inadecuado, en un principio zonas que originalmente eran residenciales actualmente son usadas para estas actividades, sin estar designadas ni ser aptas para las mismas.



## BAZURTO COMPRIMIDO GEOGRÁFICAMENTE



Fuente: Elaboración propia

## VISUAL DEL ESTADO ACTUAL Y LA CONDICIÓN FÍSICA



Fuente de fotografías: Propia

Al interior nos encontramos con pabellones que no cuentan con las condiciones debidas de infraestructura ni de higiene, con una alta contaminación debida principalmente a las basuras. El entorno exterior se ha visto afectado por este mismo hecho, vemos la contaminación percibida del paisaje, además de los factores mencionados anteriormente como la invasión del vehículo y la invasión del espacio público por parte de los vendedores informales, la Ciénaga de las Quintas ha sido una de las principales afectadas, con una alta contaminación ambiental.



Fuente: El universal

Fuente: El Tiempo

Fuente: El universal



## 9. REFERENTES

### Passeig de St. Joan Boulevard(Barcelona)



Fuente: Remodelación del Paseo de St. Joan [www.metalocus.es](http://www.metalocus.es)

Este proyecto como reflejo de espacio público, refleja la priorización del uso peatonal, convertido en un nuevo corredor verde urbano, alineaciones en la arborización (ámbitos de sombra natural), la adecuación del espacio a diferentes usos: zonas de estar, juegos infantiles, terrazas y pavimentos mixtos combinados con el arbolado.

### Place General Brosset (Lyon)



Fuente: Place General Brosset Ilex landscape architecture. [www.landezine.com](http://www.landezine.com)

Organización del Espacio Público a través de un mosaico de piezas que distribuye el espacio de acuerdo a su funcionalidad. La plaza y el jardín como centro de la composición, elementos relacionados entre sí, el espacio público como estructurante a través de diferentes texturas y elementos naturales.

### Puerto Madero (Buenos Aires)



Fuente: Buenos Aires Ciudad. [www.buenosaires.gov.ar](http://www.buenosaires.gov.ar)

El espacio público como elemento de regeneración urbana y catalizador en la ciudad, acogiendo a las preexistencias, una resignificación del espacio público con la inclusión de parques y plazas, apertura a nuevas calles y bulevares, desarrollo de una nueva relación entre el río y la ciudad.

## 10. PROPUESTA URBANA

### Plan de movilidad urbana



Fuente: Elaboración propia

Se busca la articulación de la ciudad, mejorando la movilidad urbana general, haciendo un enfoque específico en el transporte público con un sistema de transporte acuático, articulado con unas rutas propuestas al interior de los cuerpos hídricos internos de la ciudad, integrando ciénagas, caños y bahías, las estaciones ubicadas en puntos estratégicos de conexión por cercanía y condiciones ambientales, que permiten acortar distancias entre los puntos, este sistema enlazado a la troncal principal (Av. Pedro de Heredia, Avenida Venezuela y Avenida San Martín) del sistema de transporte público Transcaribe, permitiendo un sistema de transporte intermodal que mejore la eficiencia del sistema.

Bazaruto vuelve a tomar el carácter de puerto que tuvo históricamente por su estado de frente marítimo, esta estación además de ser una conexión de transporte se convierte en una conexión comercial, la ruta que recorre la Ciénaga de las Quintas y el Caño de Bazaruto lo conecta por un lado con el centro tradicional, y al sur con el resto de la población.



## 11. BAZURTO PROPUESTA DE RENOVACIÓN URBANA

### ESQUEMA DE ZONIFICACIÓN Y EJES DE COMPOSICIÓN



Los 3 ejes de composición principales (Un eje intermodal en café, un eje paisajístico en verde y un eje conector en naranja) guían el diseño urbano de la propuesta, permitiendo articular los distintos trazados y volumetrías propuestas, con un espacio público transversal en todo el proyecto.

### PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO BAZURTO





## IMPLANTACIÓN PROPUESTA DE RENOVACIÓN URBANA BAZURTO Y EJE LÍNEAL (CORREDOR VERDE) PERIMETRAL A LA CIÉNAGA



Se propone una renovación puntual en el área de Bazarro, con nuevos trazados y morfologías edificatorias, integrando también el área de influencia (Barrios Chino y Martínez Martelo) con un corredor verde que además tiene la visión de recuperar el área perimetral a la Ciénaga de las Quintas.



## VISUAL DE LA PROPUESTA

### PLAZA PRINCIPAL



### CICLORUTA/CICLOPARQUEO Y MOBILIARIO DEPORTIVO



### PARQUE LINEAL DE LA CIÉNAGA



### SECCIÓN LONGITUDINAL DE LA PROPUESTA





## 12. ESQUEMA DE GESTIÓN

A nivel de Plan Parcial se definen los delineamientos generales de la planificación del sector: definición de lo público y lo privado, trazado del sistema vial, caracterización del espacio público y definición de los elementos ambientales. Generando un proceso de reingeniería, con una estrategia administrativa integral entre los sectores de: Cultura, turismo, transporte y vivienda, logrando un proceso de ordenamiento social y espacial, con el principal objetivo de la recuperación del espacio público.

Se definen las diferentes actuaciones urbanísticas a operar en el proyecto, constituyendo el Plan Parcial.



## UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA	ÁREA BRUTA	ÁREA DE CESIONES (ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTOS, VIALIDAD)	ÁREA OCUPACIÓN	INDICE DE CONSTRUCCIÓN	PROGRAMA	ACTORES / INSTITUCIONES
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 1 ESPACIO PÚBLICO DE COHESIÓN METROPOLITANA	25.185 m <sup>2</sup>	Espacio Público 25.185 m <sup>2</sup>	1.259 m <sup>2</sup> (5%)	1	PROYECTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Estaciones Marítimas Cicloparqueo  COMERCIO TRADICIONAL (Usufructo económico del Espacio Público) Kioscos de ventas  Plazas Zonas de Permanencia Terrazas Mobiliario Urbano  CONTROL AMBIENTAL Y CLIMÁTICO Arborización	Edurbe Transcribe  Alcaldía de Cartagena de Indias D.T y C. Bolívar  Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) de Cartagena  EPA
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 2 MORFOLOGÍA EDIFICATORIA DE USO MIXTO	20.388 m <sup>2</sup>	Espacio Público 9.362 m <sup>2</sup>  Equipamientos 2.419 m <sup>2</sup> (10%)	11.026 m <sup>2</sup>	5	ESPACIO PÚBLICO VECINAL  EQUIPAMIENTOS PARA LA VIVIENDA Jardín Infantil Salón Comunitario  VIP, VIS Y VIVIENDA	Cesiones constructor privado  Secretaría de Educación de Bolívar  Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 3 MORFOLOGÍA EDIFICATORIA DE USO MIXTO	22.915 m <sup>2</sup>	Espacio Público 13.437 m <sup>2</sup>  Equipamientos 2.285 m <sup>2</sup> (10%)	9.418 m <sup>2</sup>	5	COMERCIO Y SERVICIOS  ESTACIONAMIENTOS	Concesiones comerciales para venta o renta  Constructor privado
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 4 AMPLIACIÓN EDIFICIO DE MERCADO EXISTENTE	16.621 m <sup>2</sup>	Espacio Público 7.793 m <sup>2</sup>	8.828 m <sup>2</sup>	2	MERCADO TRADICIONAL Mirador  SERVICIOS TURÍSTICOS Escuela de Gastronomía Zonas de Comida y Restaurantes Artesanías	Alcaldía de Cartagena de Indias D.T y C. Bolívar  Alcaldía de Cartagena de Indias D.T y C. Bolívar y Universidad de Cartagena
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 5 CORREDOR VERDE	15.080 m <sup>2</sup>	15.080 m <sup>2</sup>	1.055 m <sup>2</sup> (7%)	1	RECREACIÓN Y DEPORTE	Alcaldía de Cartagena de Indias D.T y C. Bolívar. IDER (Operaciones Urbanas de Acción Zonal)

## PLAN DE GESTIÓN SOCIAL

Un plan de gestión social que vaya de la mano con una población objetivo clara, enfocado principalmente en la población raizal y en los comerciantes, con programas de educación y capacitación.

### PLAN DE GESTIÓN SOCIAL

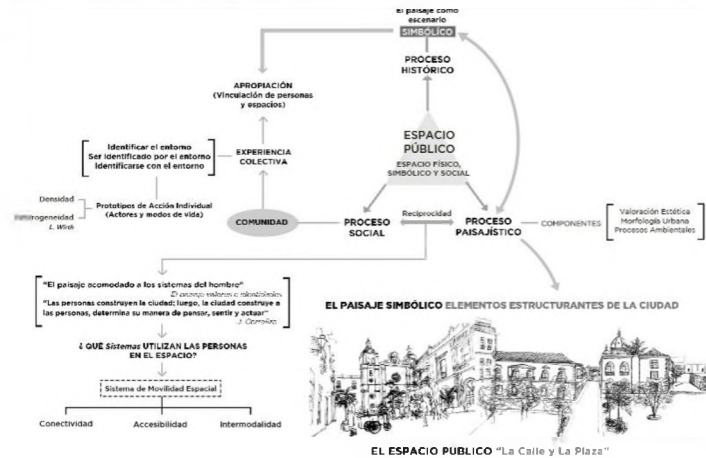


### 13. BIBLIOGRAFÍA

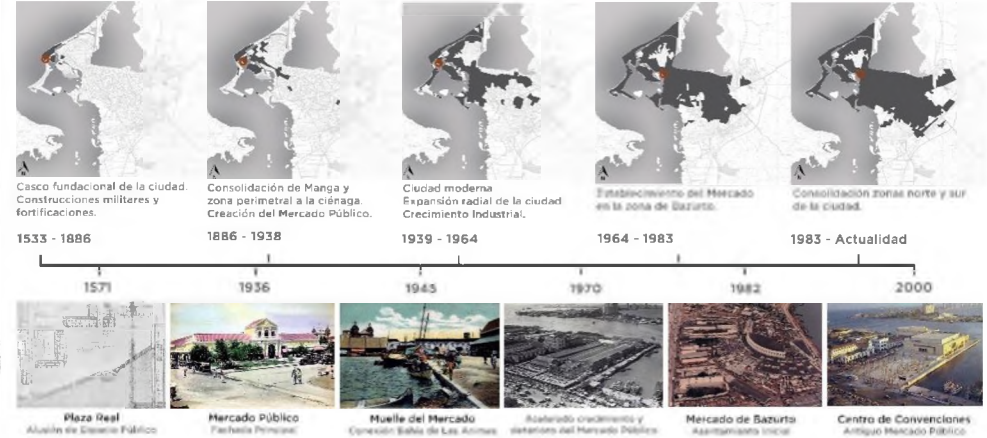
- JORDI BORJA. (2000) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- BERALDINELLI, RAPHAELA(2001)*Waterfront revitalisation projects in Latin America: cultural rescue or global planning model?*.Universidade Federal Fluminense. Brasil.
- RODE, P & FLOATER, G. (2014) *Accessibility in cities: Transport and urban form*.The London School of Economics and Political Science. London.
- Alcaldía de Cartagena (2015) Planimetría POT. *Mapa interactivo de asuntos del suelo*. Sitio web: <http://midas.cartagena.gov.co/>
- SHAFTOE, HENRY (2008)*Convivial Urban Spaces: Creating Effective Public Places*. London, Earthscan.
- VELÁSQUEZ, FABIO (2014)*Ciudad e inclusión, por el derecho a la ciudad*. Fundación Foro Nacional por Colombia. Bogotá.
- CEBOLLADA, ÁNGEL (2006) *Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana*. Universitat Autònoma de Barcelona. Departamento de Geografía. Barcelona, España.
- PLAN DE DESARROLLO 2008- 2011, POR UNA SOLA CARTAGENA, Cartagena de Indias D.T. y C.
- POT (PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE CARTAGENA DE INDIAS).
- GUTIERREZ, ANDREA (2010). *Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial*.Universidad de Barcelona. Nueva serie de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana.Barcelona, España
- CORRALIZA, JOSE ANTONIO (2000) *Vida urbana y exclusión social*. Departamento de Psicología Social y Metodología. Universidad Autónoma de Madrid. Madrid, España.
- VIDAL, TOMEU (2005) *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares*. Facultat de Psicologia Universitat de Barcelona. Barcelona, España.



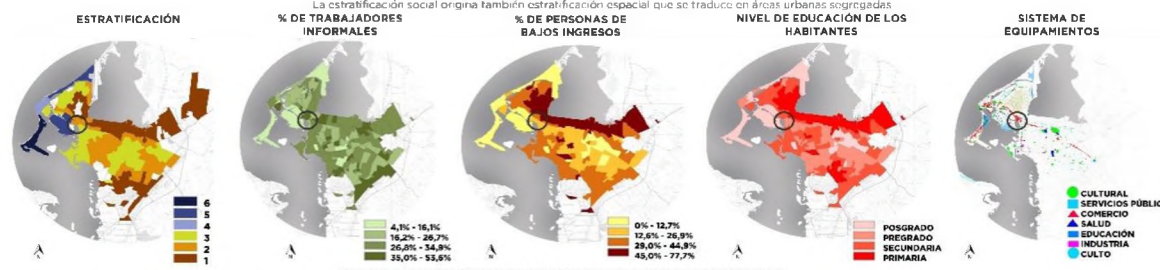
- SÁNCHEZ, INÉS (2004) *Infraestructuras para la vida cotidiana y calidad de vida*. Plan regional de I+D+I de la Comunidad de Madrid, Instituto de la Mujer-CICyT. Sevilla, España.
  
- AUGÉ MARC (2000) *Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Editorial gedisa, Barcelona.
  
- Central de abastos mayorista y minorista de Cartagena D.T.Y.C. (2014) *Estudio de viabilidad y sostenibilidad*. SPS Asociados S.A.S Secretaría de Hacienda Distrito Turístico y Cultural.



**TRANSFORMACIÓN HISTÓRICA** La Plaza /El Mercado Público/ Bazurto

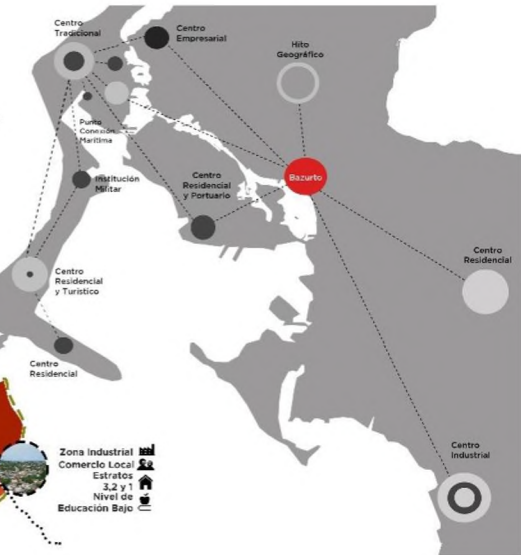


**LA SEGREGACIÓN Y DIVISIÓN SOCIAL DEL TERRITORIO VISTA A TRAVÉS DE LA DISTRIBUCIÓN ESPACIAL**

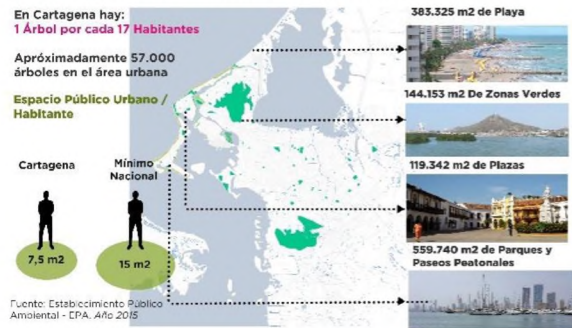


**BAZURTO COMO CENTRO GEOGRÁFICO DE CARTAGENA**

La ciudad actualmente cuenta con grandes nodos a nivel urbano que se encuentran desarticulados, al identificarnos se muestra Bazurto como el punto principal de articulación de la ciudad.



**SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO ACTUAL**



**¿CÓMO SE CONECTA LA CIUDAD?**



**FRAGMENTACIÓN DOS POLOS DIVERGENTES**



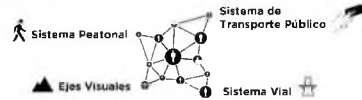


**CRITERIOS DE ESTRUCTURA URBANA**

**INTEGRACIÓN URBANA  
ARTICULADOR SOCIAL**



**CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD  
INTERMODALIDAD**



**TRANSPORTE INTERMODAL CONECTIVIDAD**

Articulación del Sistema de Transporte Terrestre con el Transporte Acuático, conectando la ciudad a través de los sistemas de transporte acuático y terrestre (Transcaribe) cuya conexión intermodal se resuelve para mejorar la eficiencia del sistema, integrando las principales áreas de la ciudad.

**PROYECTO  
TRANSCRIBE**



**INTEGRACIÓN AL SISTEMA DE MERCADOS**

P.O.T (decreto 0977 de 2.001)

... El Sistema de Mercados. Con el fin de descentralizar la actividad de abastecimiento de alimentos de la población urbana, se definirán mercados para cada una de las 4 zonas, complementadas con mercados móviles. La ejecución de este proyecto permitirá durante la vigencia de este Plan, la renovación urbana de Bazurto su transición como parque interactivo de la cultura, ciencia y tecnología punto de intercambio del sistema de transporte masivo urbano multimodal de pasajeros y otras actividades residenciales y comerciales, de acuerdo con el Plan de Renovación Urbana que se realice.

**RED DE MERCADOS Y NUEVA CENTRAL "PLAZA MAYOR"**



**PLAN MOVILIDAD INTERMODAL  
Y ESPACIO PÚBLICO INTEGRADOR**

**SISTEMA DE MOVILIDAD**

- Transporte Público (Transcaribe)
- Vías Arterias
- Ciclorutas

**ESPACIO PÚBLICO**

- Parques
- Plazas
- Monumentos
- Ejes Peatonales

**EJES VISUALES**



ESCALA GRÁFICA 500 m

**SECCIÓN LONGITUDINAL ZONA PROPUESTA**



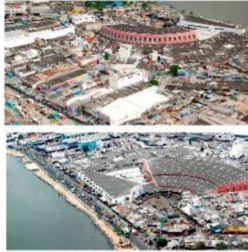
Puerto Marítimo Bahía Peatonal Corredor Verde Ampliación y rehabilitación del edificio existente Nuevas morfologías multifuncionales Vivienda - Comercio Perfil Vial Propuesto Av. Pedro de Heredia



**DIAGNÓSTICO ESTADO ACTUAL**

**PLAZA DE MERCADO**

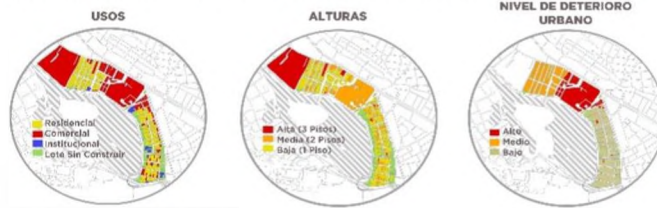
Nodo geográfico comprimido entre la principal vía arterial de la ciudad (Av. Pedro de Heredia) en contraste con uno de los más característicos cuerpos hídricos interiores (Ciénaga de las Quintas)



Fotografías: Yomaira Grandetti / Archivo El Tiempo



Zonas de Intervención: Barrio Chino, Bazurto, Barrio Martínez Martelo



**ESQUEMA DE ZONIFICACIÓN Y EJES DE COMPOSICIÓN**



**CONDICIÓN FÍSICA**





REFERENTES

Parcissg de St. Joan Boulevard  
(Barcelona)



Fuente: Remediación del Pasco de St. Joan  
www.metalasuras

Priorización del uso peatonal, convertido en un nuevo corredor verde urbano, alineaciones en la arborización (ambitos de sombra natural) zonas de estar, juegos infantiles, terrazas, pavimentos mixtos combinados con el arbolado, con igualdad del trazado que garantiza la claridad del eje a lo largo del recorrido, adecuación del espacio urbano a diferentes usos.

Place General Brosset  
(Lyon)



Fuente: PLACE GENERAL BROSSET | Ilex landscape architecture  
www.ilexfrance.com

Organización del Espacio Público a través de un mosaico de piezas que distribuye el espacio de acuerdo a la funcionalidad. La plaza y el jardín, el centro de esta composición, elementos relacionados entre sí, el espacio público como estructurante a través de diferentes texturas y elementos naturales.

Puerto Madero  
(Buenos Aires)



Fuente: Buenos Aires Ciudad  
www.buenosaires.gob.ar

El espacio público como elemento de regeneración urbana y catalizador en la ciudad, acogiendo a las preexistencias, una resignificación del espacio público con la inclusión de parques y plazas, apertura de nuevas calles y bulevares, desarrollo de una nueva relación entre la Ciudad y el Río.

CRITERIOS DE DISEÑO URBANO  
MORFOLOGÍAS HISTÓRICAS TRADICIONALES PAISAJE URBANO NATURAL

Se vinculan los elementos de trazado tradicional del Casco fundacional, la plaza, y espacios libres al interior de las manzanas favoreciendo la relación de la vivienda con el entorno, uso de la planta baja, comercial y otras actividades, (uso mixto).

Entendido desde una perspectiva visual creando interés a través de la existencia de focos de atracción intermitentes a lo largo del espacio, en este caso El Cerro de La Popa se refleja como el hilo paisajístico que enmarca la visual.



PLANTA DETALLE DE ESPACIO PÚBLICO ESC. 1:500



ESPACIOS DE PERMANENCIA



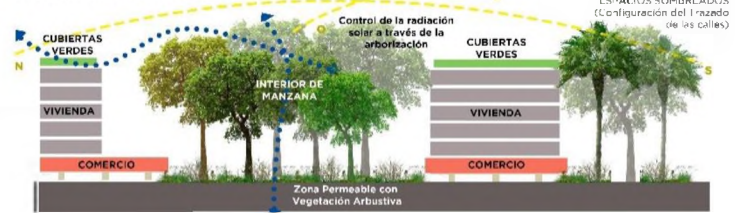
ACTIVIDADES COMERCIALES



MOBILIARIO URBANO



CONTROL AMBIENTAL Y CLIMÁTICO



ARBOORIZACIÓN



**HOBO**  
Altura: 30 m  
Diámetro: 0.80 m  
Hojas agrupadas  
Fruto amarillo  
Madera Blanca



**MANGO**  
Altura: 30 m  
Fruto: Mango  
Gran follaje, espacio amplio para la extensión de sus ramas.



**CEIBA**  
Altura: 30 - 50 m  
Diámetro: 3 m  
Copa redondeada bastante extendida, rápido crecimiento.



**PALMA DE COCO**  
Altura: 30 m  
Fruto: Coco  
Florece durante todo el año  
Hojas de 3m de largo

VISUALIZACIÓN DE LA PROPUESTA

PLAZA PRINCIPAL



CICLORUTA Y MOBILIARIO DEPORTIVO



PARQUE LINEAL DE LA CIÉNAGA





**ESQUEMA DE GESTIÓN**

**PLAN PARCIAL** Instrumento de planificación territorial que define los delimitamientos generales de planificación de un sector de la ciudad. Organización de proyectos arquitectónicos que en su conjunto constituyen una operación urbana.

**PROYECTO URBANO**  
Planificación del desarrollo y renovación, de la zona de Bazurto en Cartagena

**Planteamiento urbanístico.**

- Definición de lo público y privado
- Trazado del sistema vial,

- Caracterización de espacio público,
- Definición de los elementos ambientales.

"Calidoscopio de olores, colores y sabores"

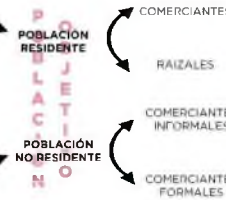
**GENERAR UN PROCESO DE REINGENIERÍA SOCIAL, ESPACIAL, AMBIENTAL, INSTITUCIONAL, ECONÓMICA, RESPALDADO POR DECISIONES POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS DE MEDIANO Y LARGO ALCANCE, INDUCIENDO:**

Decisiones Políticas Distritales (Cooparticipación del Distrito)  
Estrategia Administrativa Integral entre sectores: Cultura, turismo, transporte y vivienda.  
Cooparticipación Empresarial Solidaria (Concesiones)

**INDUCCIÓN DE UN PROCESO DE ORDENAMIENTO SOCIAL Y ESPACIAL**  
(Relocalización de ventas estacionarias)

**PROCESO DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO**  
(Peatonalización: Prioridad en la movilidad urbana, restricción al automóvil

**PLAN DE GESTIÓN SOCIAL**



UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA	ÁREA BRUTA	ÁREA DE CESIONES (ESPACIO PÚBLICO, EQUIPAMIENTOS, VIALIDAD)	ÁREA OCUPACIÓN	INDICE DE CONSTRUCCIÓN	PROGRAMA	ACTORES/ INSTITUCIONES
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 1 ESPACIO PÚBLICO DE COHESIÓN METROPOLITANA	25.185 m <sup>2</sup>	Espacio Público 25.185 m <sup>2</sup>	1.259 m <sup>2</sup> (5%)	1	PROYECTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Estaciones Marítimas Cicloparqueo  COMERCIO TRADICIONAL (Usufructo económico del Espacio Público) Kioscos de ventas  Plazas Zonas de Permanencia Terrazas Mobiliario Urbano  CONTROL AMBIENTAL Y CLIMÁTICO Arborización	Eduurbe Transcaribe  Alcaldía de Cartagena de Indias D.T y C. Bolívar  Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) de Cartagena
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 2 MORFOLOGÍA EDIFICATORIA DE USO MIXTO	20.388 m <sup>2</sup>	Espacio Público 9.362 m <sup>2</sup> Equipamientos 2.419 m <sup>2</sup> (10%)	11.026 m <sup>2</sup>	5	ESPACIO PÚBLICO VECINAL  EQUIPAMIENTOS PARA LA VIVIENDA Jardín Infantil Salón Comunitario	Cesiones constructor privado  Secretaría de Educación de Bolívar
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 3 MORFOLOGÍA EDIFICATORIA DE USO MIXTO	22.915 m <sup>2</sup>	Espacio Público 13.437 m <sup>2</sup> Equipamientos 2.285 m <sup>2</sup> (10%)	9.418 m <sup>2</sup>	5	VIP, VIS Y VIVIENDA  COMERCIO Y SERVICIOS  ESTACIONAMIENTOS	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio  Concesiones comerciales para venta o renta  Constructor privado
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 4 AMPLIACIÓN EDIFICIO DE MERCADO EXISTENTE	16.621 m <sup>2</sup>	Espacio Público 7.793 m <sup>2</sup>	8.828 m <sup>2</sup>	2	MERCADO TRADICIONAL Mirador  SERVICIOS TURÍSTICOS Escuela de Gastronomía Zonas de Comida y Restaurantes Artesanías	Alcaldía de Cartagena de Indias D.T y C. Bolívar  Alcaldía de Cartagena de Indias D.T y C. Bolívar y Universidad de Cartagena
UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 5 CORREDOR VERDE	15.080 m <sup>2</sup>	15.080 m <sup>2</sup>	1.055 m <sup>2</sup> (7%)	1	RECREACIÓN Y DEPORTE	Alcaldía de Cartagena de Indias D.T y C. Bolívar, IDER (Operaciones Urbanas de Acción Zonal)



**DIAGRAMAS DISTRIBUCIÓN VIVIENDA**

