



Seminario Urbanismo Internacional

14 al 18 de Marzo 2005

CARTAGENA DE INDIAS

Cinco siglos de evolución urbanística

Maruja Redondo Gómez



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA-AZCAPOTZALCO
División de Ciencias y Artes para el Diseño
Departamento de Evaluación



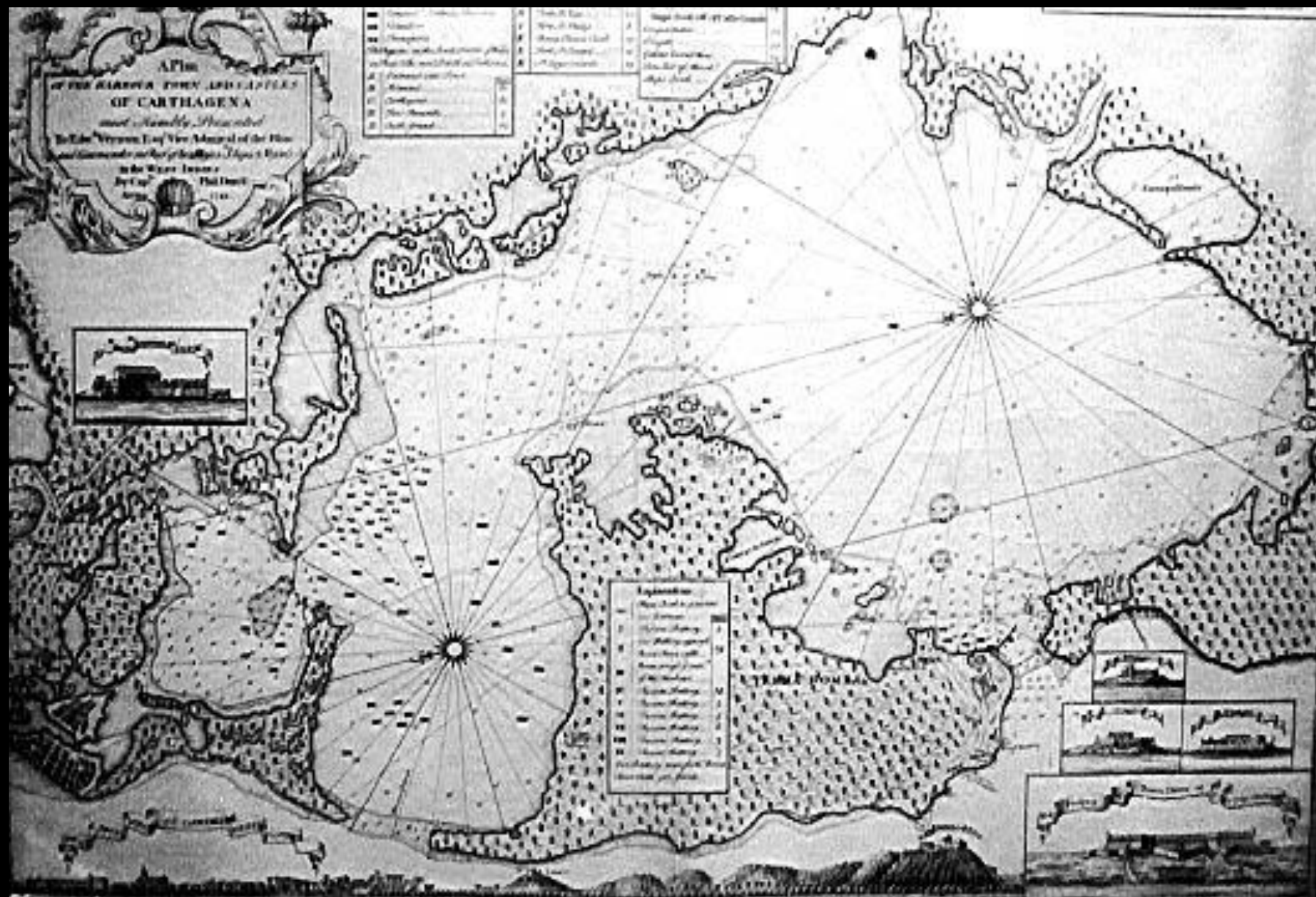
SITUACION GEOGRÁFICA

EMPLAZAMIENTO

Cartagena de Indias está asentada en dos islas bajas y arenosas que después fueron unidas. Rodeada por el Mar Caribe y una bahía interior que alimenta a un gran número de cuerpos de agua con un entorno rico en paisajes naturales.



La bahía, factor decisivo en su fundación, está rodeada de islas que fungieron como puntos estratégicos para la defensa de la ciudad, en la etapa colonial.



Plano de Phil D.A. 1742

• FUNDACIÓN

Fundada por Don Pedro de Heredia en 1533. Calamar como se llamaba entonces, tuvo que salvar algunos inconvenientes básicos para la fundación:

- La escasez de agua de buena calidad y
- La carencia de espacios aptos para la crianza de ganado.

Los puntos a su favor fueron:

- Las condiciones que presentaba como puerto de enlace.
- Su situación geográfica.



S I G L O

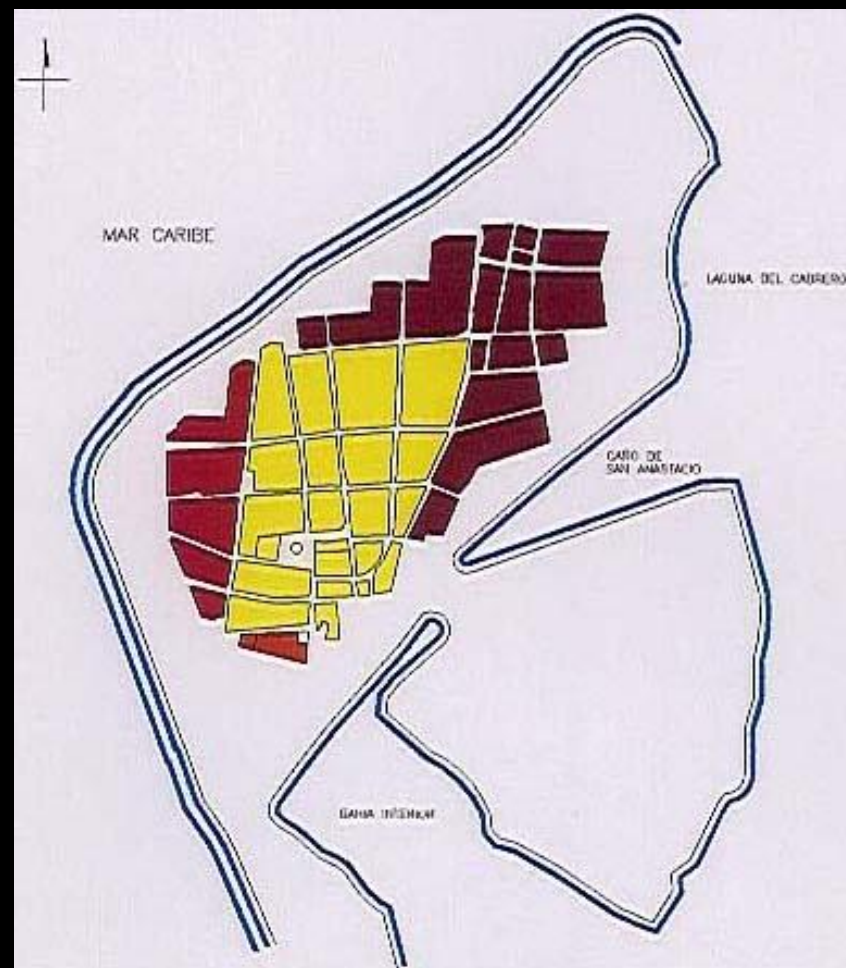
XVI

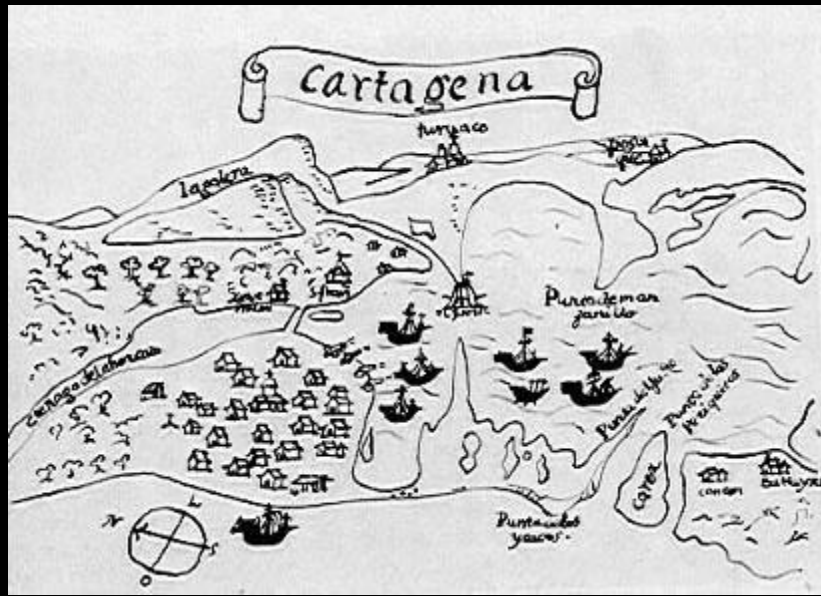
EXPANSIÓN URBANA

Esquema de organización territorial compacto inicialmente -pautas del poblado-.

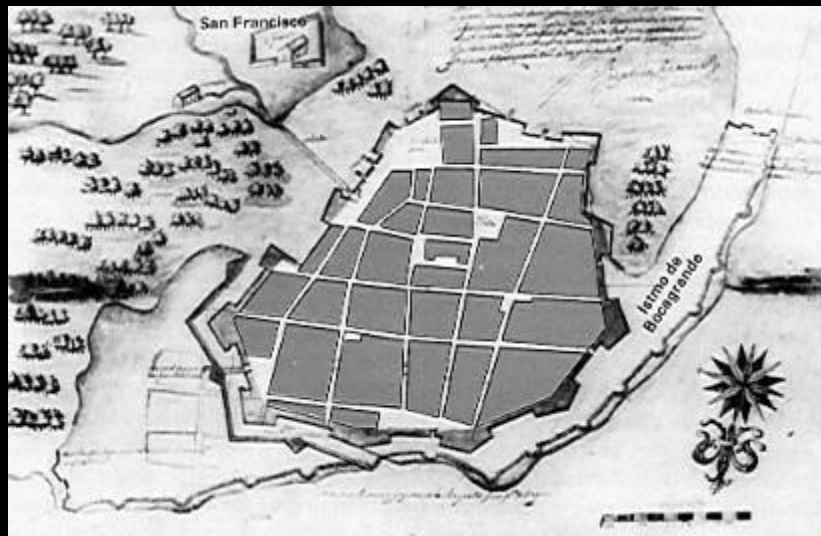
Proceso de crecimiento: expansión de su área urbana en forma radial hacia el oriente siguiendo ejes del punto de origen del poblado: la Plaza de la Mar.

- 1533-1563 urbanización incipiente de la zona central
- 1586 expansión hacia el poniente
- 1595-1599 saturación de la isla principal

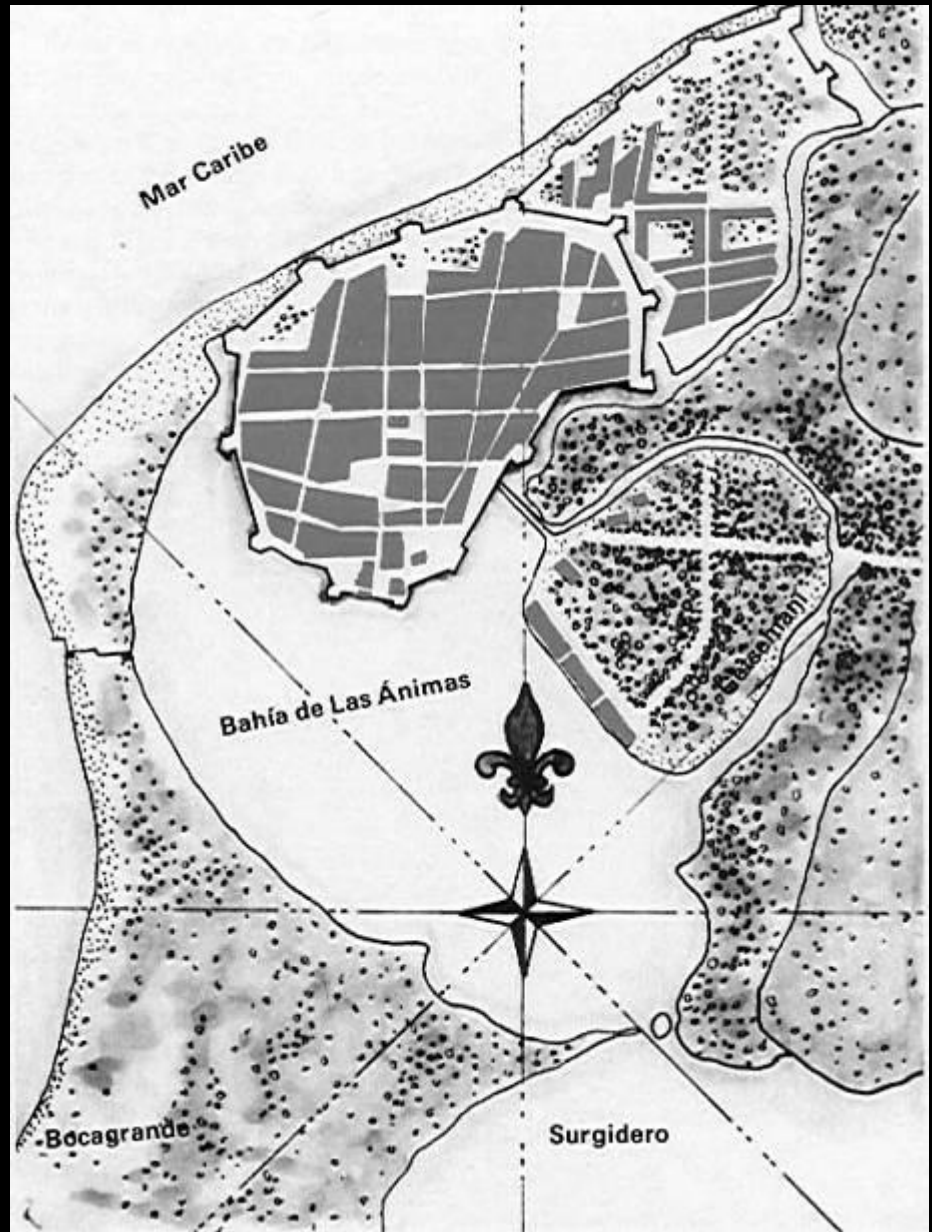




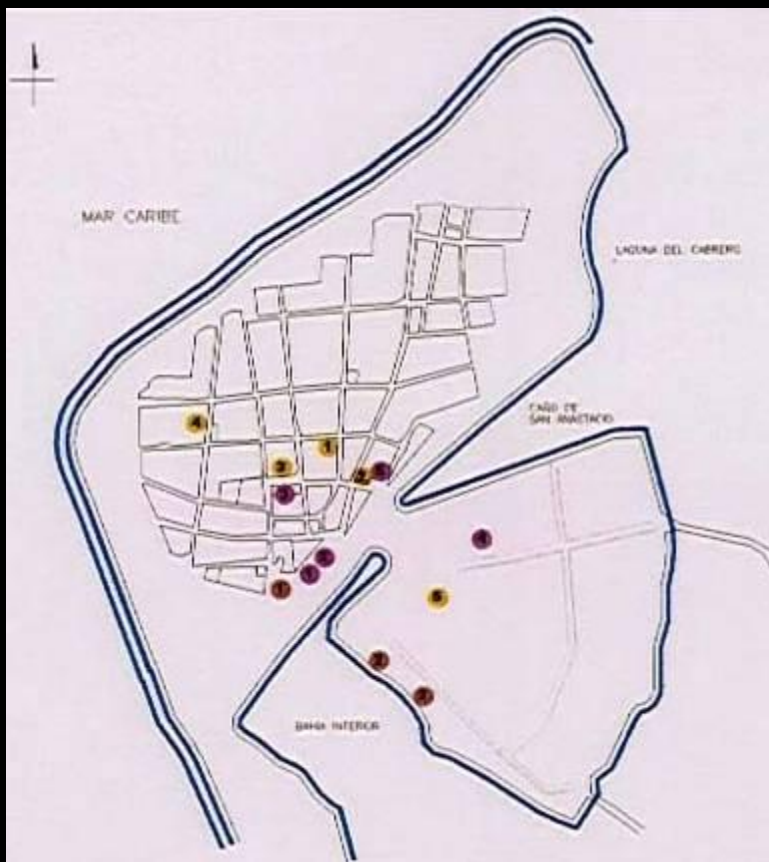
1570



1595



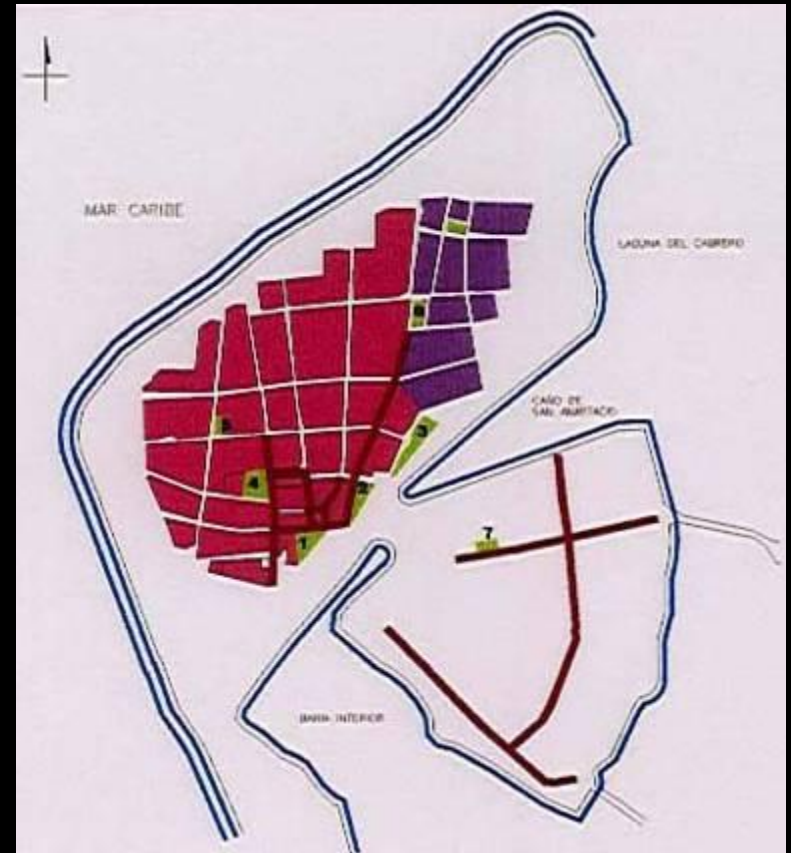
1597



La estructura era compacta y homogénea, inducida por la morfología de la isla. El equipamiento lo formaban: iglesias, conventos y oficinas administrativas que se conectaban con otras funciones urbanas a través de los ejes importantes.

ESTRUCTURA URBANA

1535 primer intento de ordenación y transformación urbana: construcción de un templo de paja y trazado de algunos caminos. Se genera una incipiente dinámica de desarrollo impulsando algunas obras públicas.



S
I
G
L
O

XVII

EXPANSIÓN URBANA

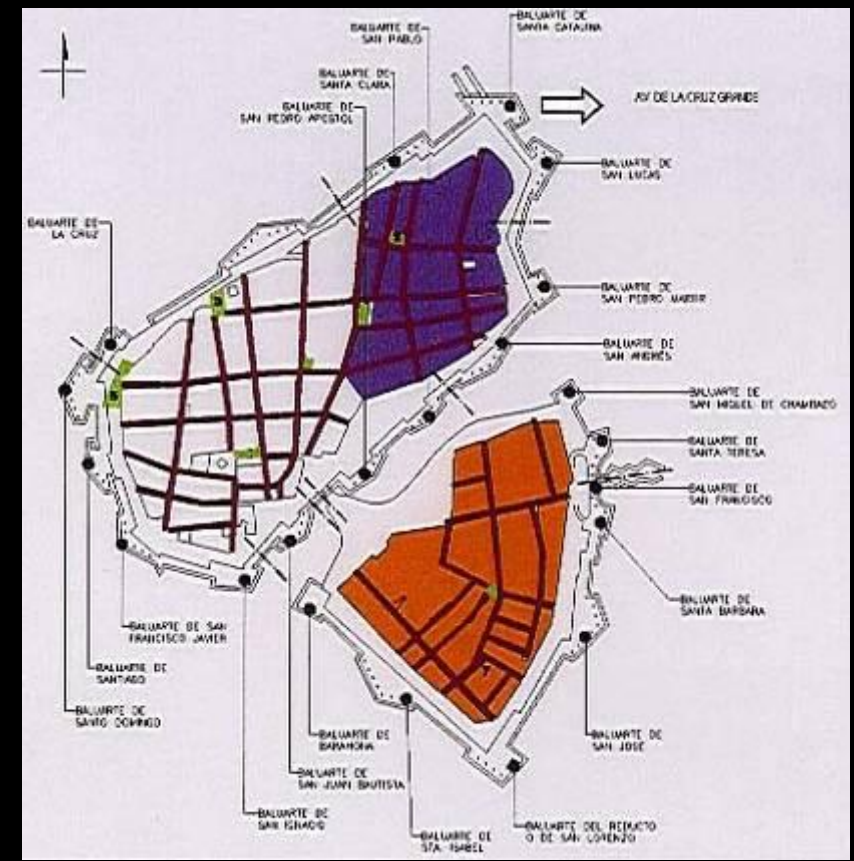
1633 Cartagena cumple su primer siglo de vida urbana; evoluciona de un período fecundo de experiencias e incierto de transformaciones urbanas a uno de consolidación y definición.

- Etapa de auge comercial que conlleva a una dinámica urbana. Cartagena es el puerto más importante y primer mercado de productos españoles en Sudamérica.
- Consolidación hacia el extremo oriente y urbanización de la isla vecina.



ESTRUCTURA URBANA

Siglo de transformación en su imagen urbana. sustitución de materiales; creación de nuevas tipologías y de un nuevo perímetro urbano conformado por murallas, y baluartes generando una nueva estructura.



- Proyecto definitivo de fortificaciones.
- Construcción de la protección de la bahía.
- Inició del proceso de construcción y reconstrucción de murallas.

El equipamiento fue próspero en edificios religiosos y hospitales.



Francisco Picardo, 1688



B. De Santa Catalina y San Lucas



B. De San Ignacio



Muralla entre baluartes

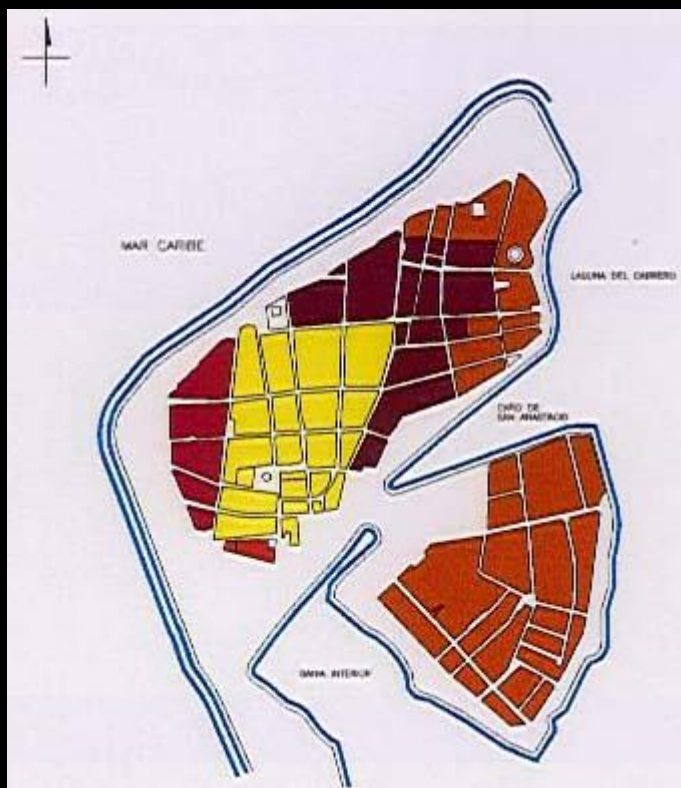
B. De Santo Domingo



EXPANSIÓN AL FINAL DE LA COLONIA

Período estacionario, tiempo de reconstrucción.

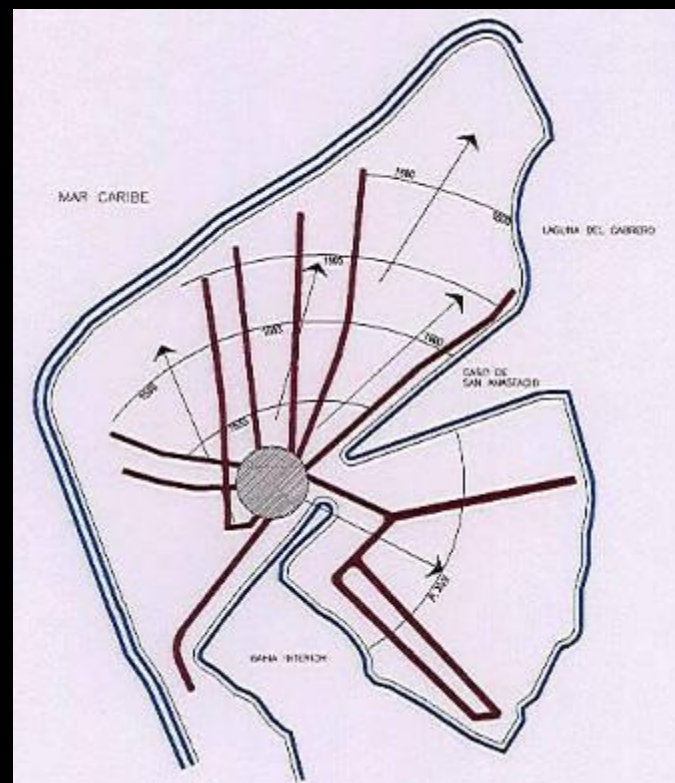
- En 1684-7341 hab.
- En 1751-7856 hab.
- En 1779-16852 hab.



MODELO DE EXPANSIÓN

Esquema sectorial radio-concéntrico. Plaza de la Mar, elemento detonador del crecimiento.

- 1er. Anillo - 1533
- 2do. Anillo - 1563;
- 3er y 4to. Anillo - 1595
- 5to. Anillo - siglo XVII.

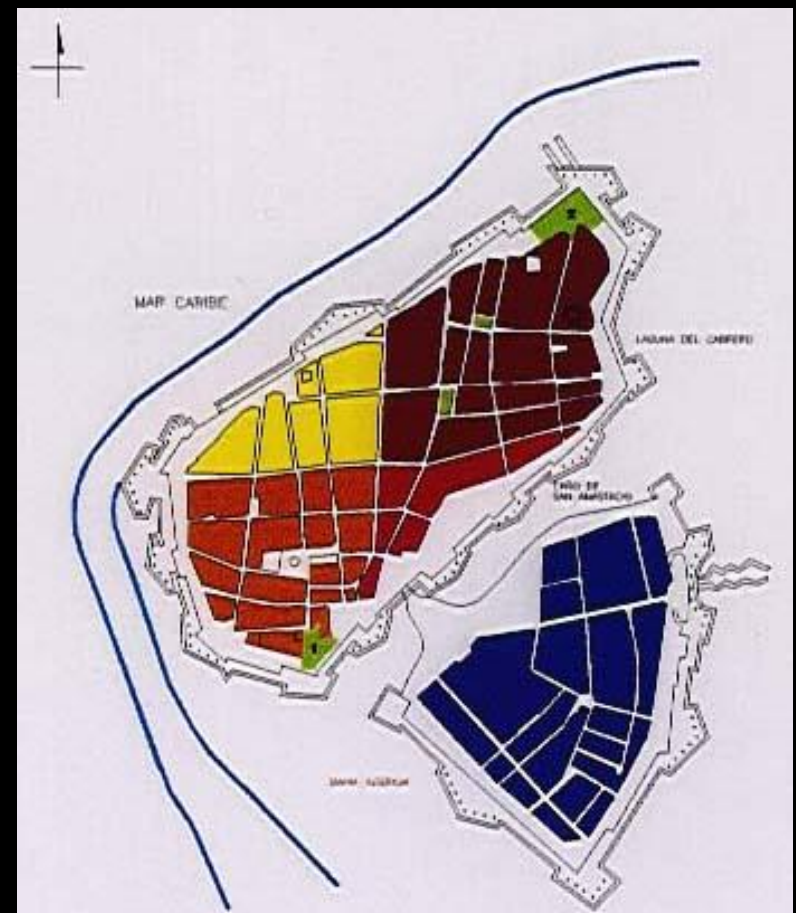




ESTRUCTURA URBANA

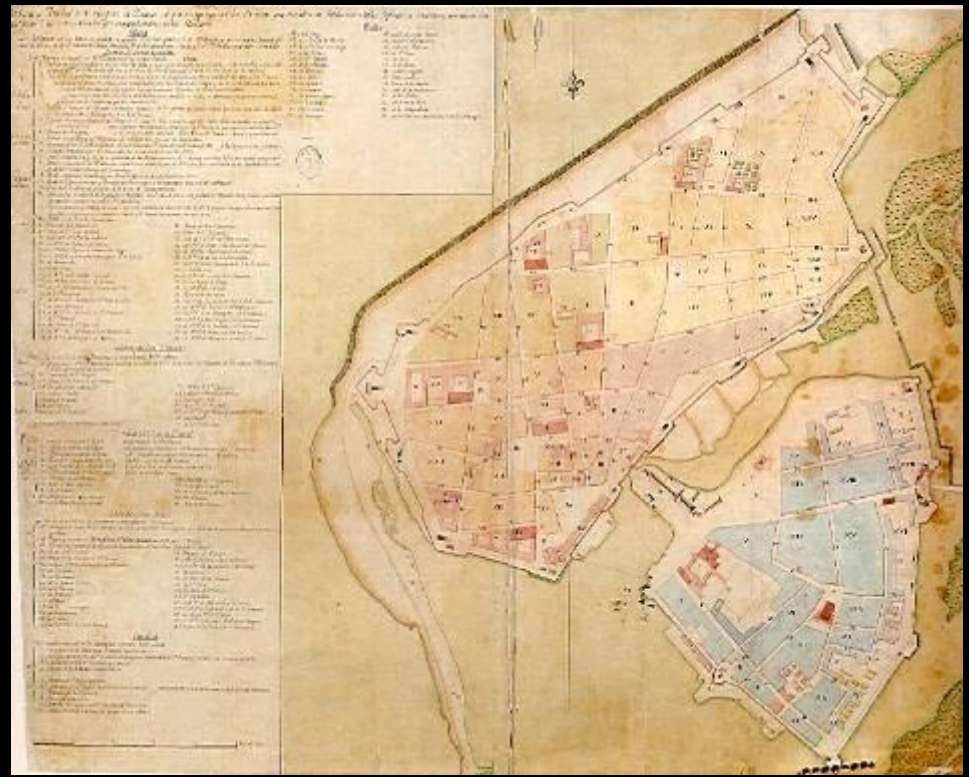
Al final de la colonia, la estructura logra su consolidación. Las obras de infraestructura impulsaron el comercio marítimo.

Las murallas y bastiones la convirtieron en una “Plaza Fuerte” e inexpugnable. La complejidad urbana alcanzada llevó a una demarcación de barrios con un carácter claramente administrativo:





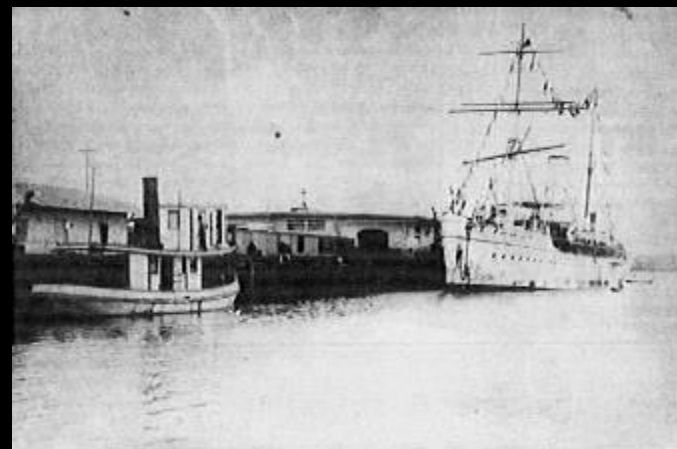
Antonio de Arevalo, 1769



A. Anguiano, siglo XVIII



Muelle de la Bodeguita

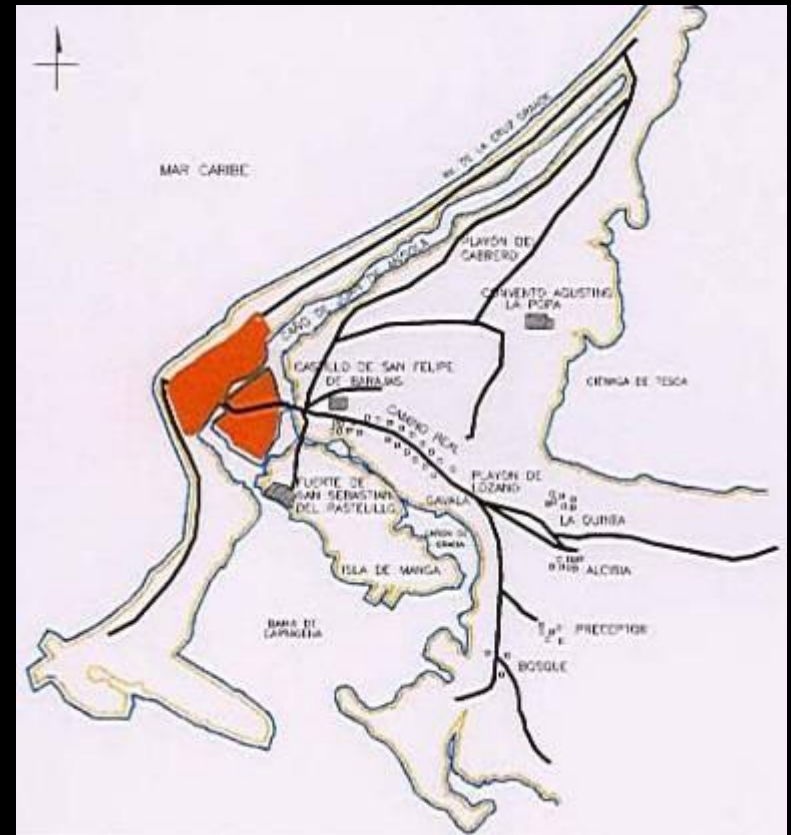
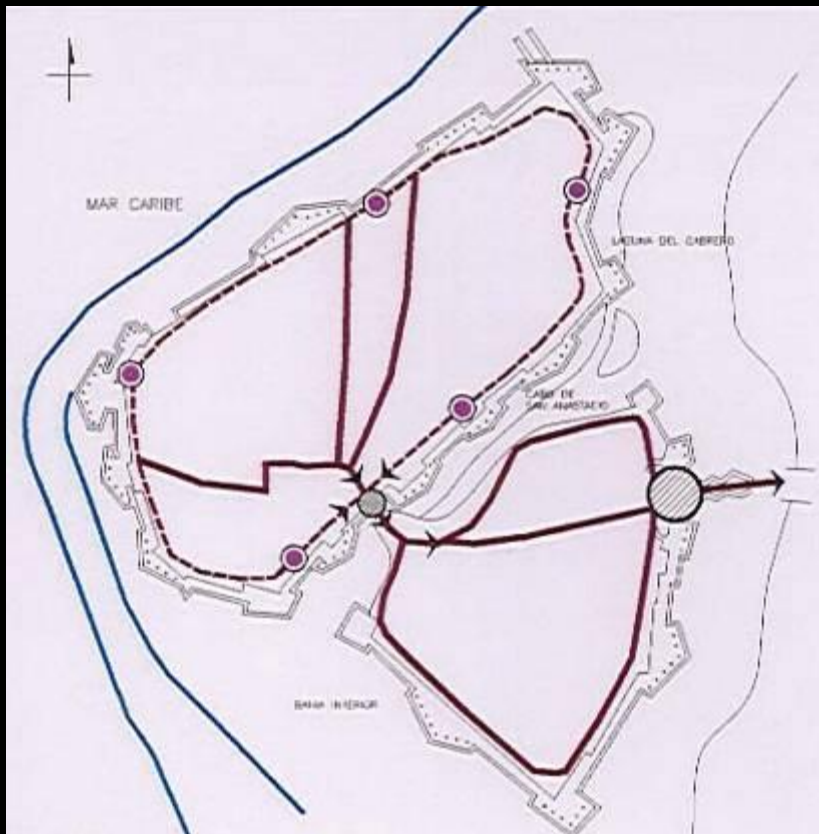


Muelle de la Machina

MODELO DE ESTRUCTURA DE CAMINOS

INTRAMUROS

Las vías preexistentes condicionaron el sistema de puertas; se convirtieron en nodos de primer orden que se comunicaban entre sí, generando un esquema de calles convergentes en un punto: la Boca del Puente.



EXTRAMUROS

La ciudad se comunicaba hacia tierra firme a través de la puerta de la Media Luna que a su vez se ligaba con una serie de "Playones" que constituirían el área de futura expansión de la ciudad.



Castillo de San Felipe de Barajas

S

I

G

L

O

XIX

MODELO DE EXPANSIÓN

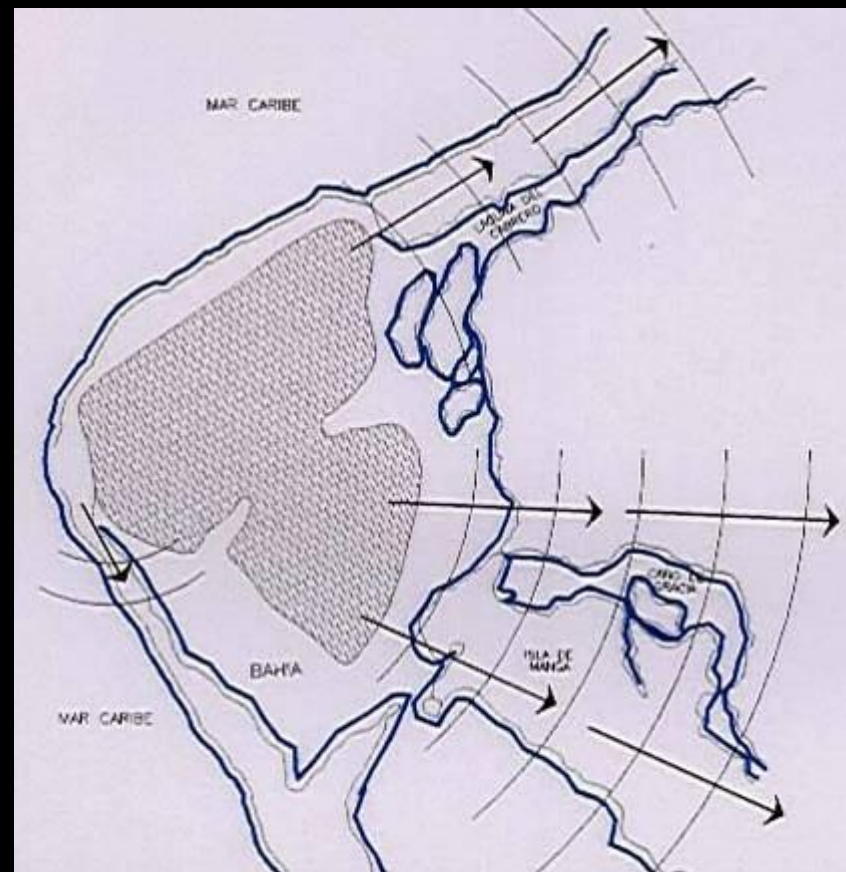
Siglo de decadencia y devastación. Asentamientos dispersos e incipientes surgían en las zonas extramuros iniciando el ensanche hacia tierra firme.

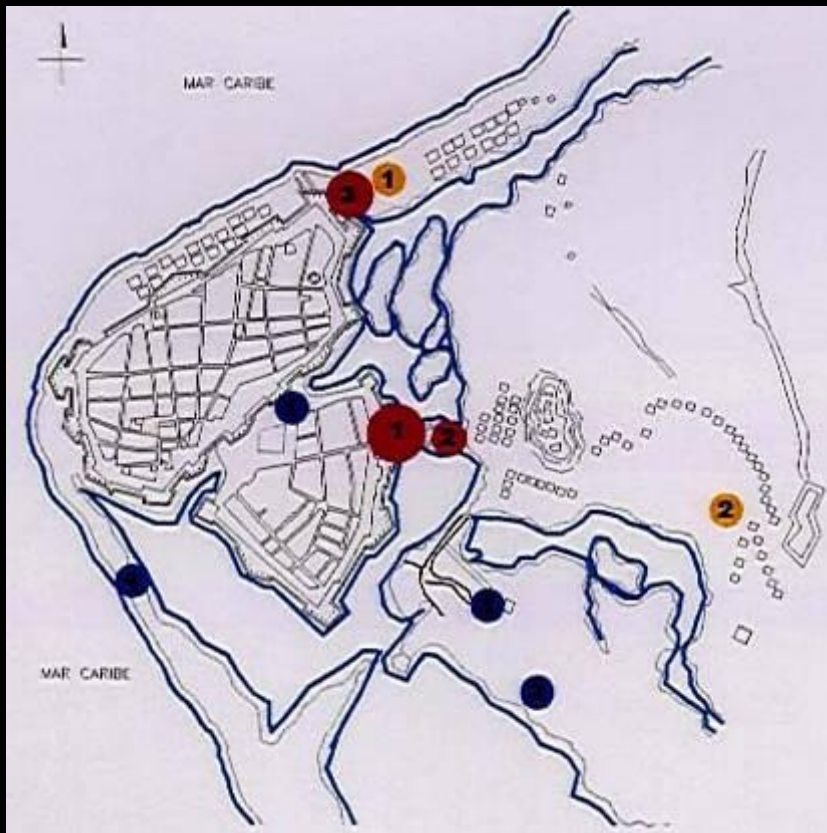
RETROCESO CRECIMIENTO Y DESARROLLO

1815-----20 a 22,000 hab.

1850-----10,145 hab.

1881-----9,681 hab.

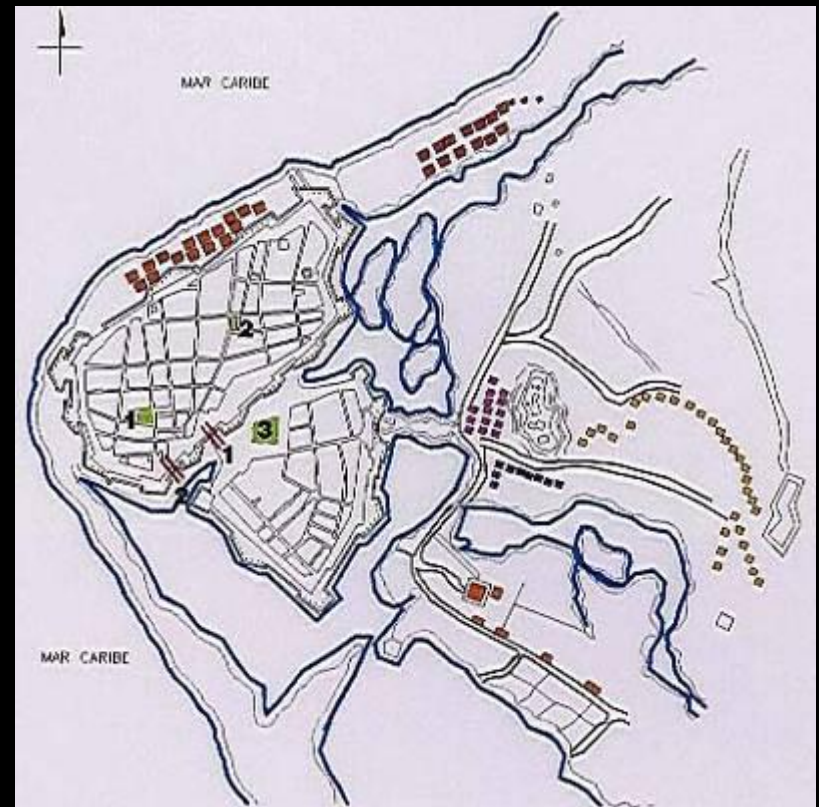




- Se reabre el Canal del Dique
- Se inaugura la Línea del ferrocarril Cartagena-Calamar
- Se rellena la calzada de la Media Luna
- Se inaugura la primera Planta Eléctrica.

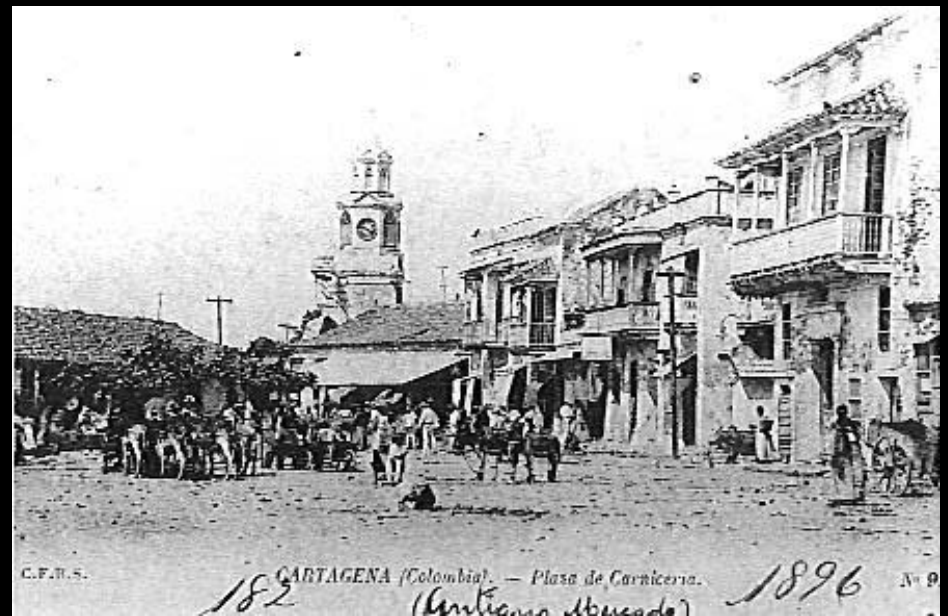
ESTRUCTURA URBANA

Conservaba el carácter colonial en su traza, tejido y paisaje; Aún después las modificaciones del tejido no fueron significativas para la estructura. Al final del siglo, inician las demoliciones en la muralla para dar paso al desarrollo; comienza la recuperación económica





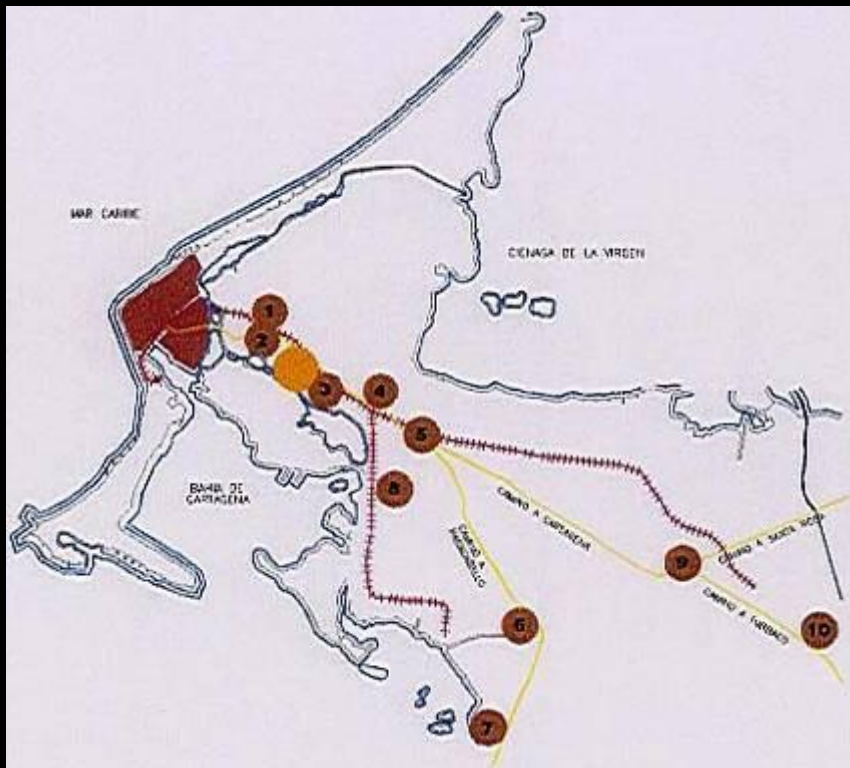
Isla de Manga



Plaza de la Carnicería



Plaza de la Independencia

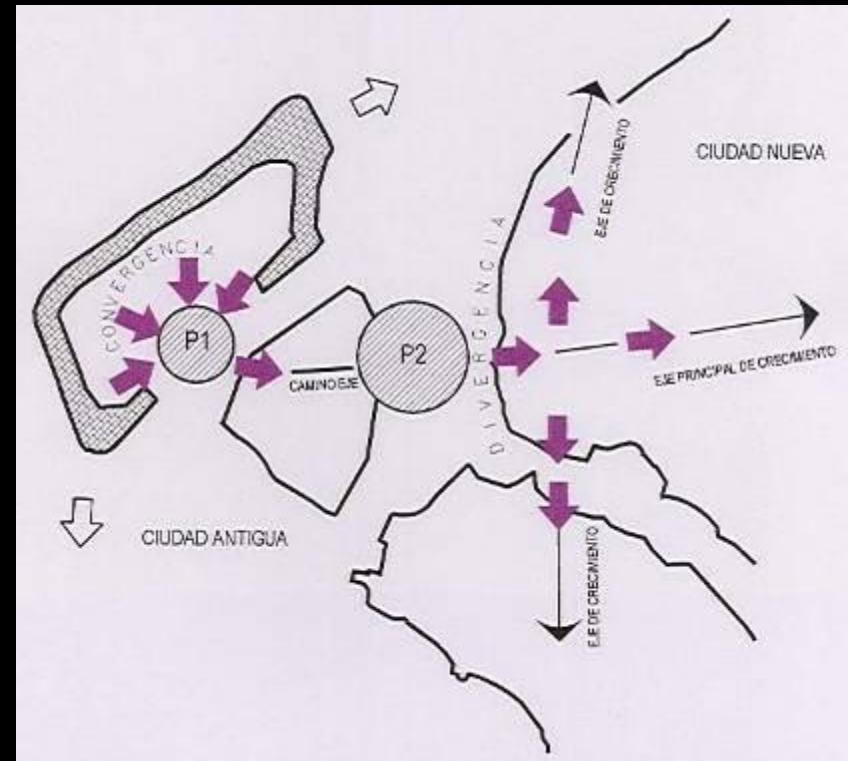


MODELO DE ESTRUCTURA GENERADO POR LA MURALLA

La ciudad hacia los extramuros generó un fenómeno de convergencia hacia el primer punto fijo de desahogo del núcleo y de divergencia en el segundo punto hacia el exterior repitiéndose una estructura de funciones y espacios.

SISTEMA DE ORGANIZACIÓN EXTRAMUROS

Los caseríos fungían como una unidad territorial y administrativa bajo una cabeza de distrito dividida en cinco veredas o partidas y en barrios y agregaciones; generando un complejo sistema de núcleos unidos por redes de caminos.



CIUDAD ANTIGUA

ESTRUCTURA URBANA ACTUAL

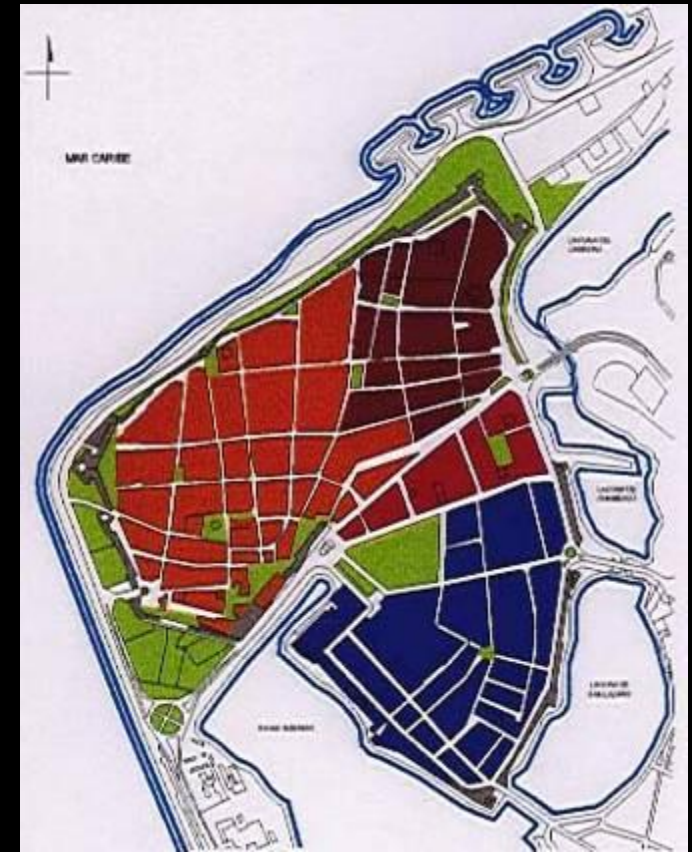
- Permanece aún el trazado colonial y edificios singulares con otras funciones.



Surgen innovaciones en la arquitectura y procesos de rehabilitación urbana.

- Predomina el uso habitacional con uso comercial en las plantas altas.

-La estructura de barrios se simplificó.





Calles y plazas en el sector amurallado a principios del siglo



Plaza de Santa Teresa y San Pedro 1928



1994



Carrilera del tren 1928



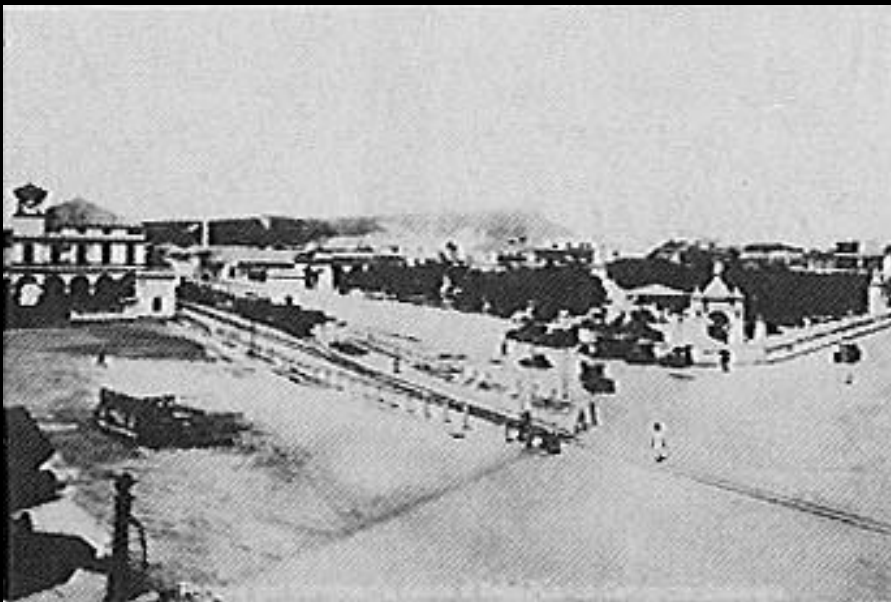
Parque de la mMarina 1994



Plaza de la Independencia 1900



Camellón de los Mártires 1995



Estación del tren 1910



Parque del Centenario 1995



Mercado Público 1930



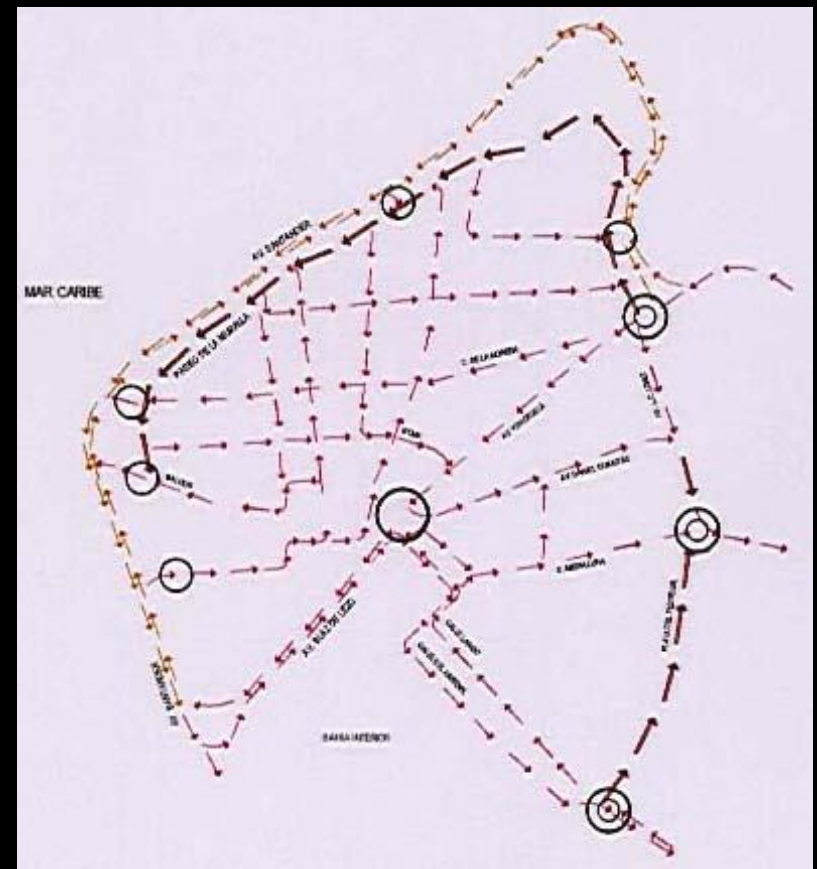
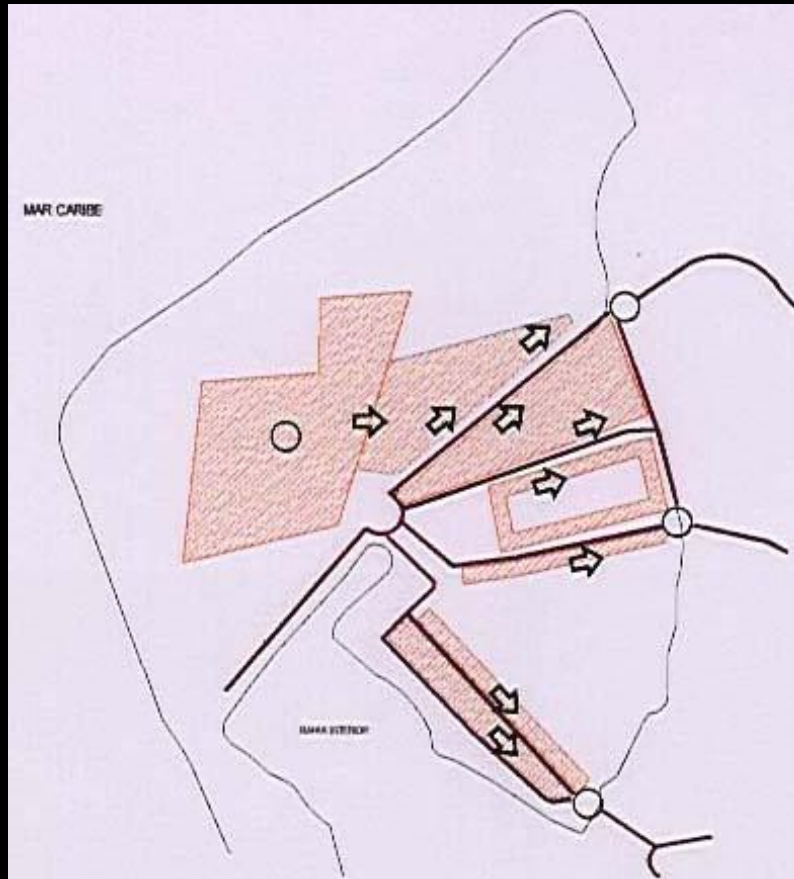
Palacio de Gobierno 1920



Parque de Bolívar y Palacio de Gobierno 1997

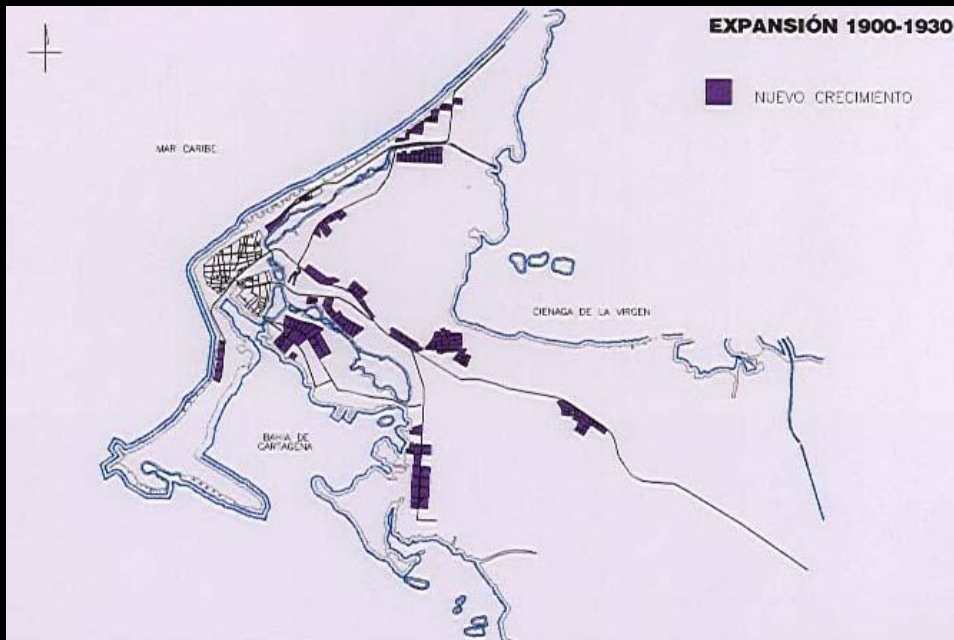
MODELO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL

El centro histórico es concentrador de actividades intensas y especializadas. Un nuevo proceso de expansión lineal se dio hacia zonas aledañas y la isla vecina.



MODELO DEL FLUJO VEHICULAR

Compuesto por un sistema de ejes que conducen a la puerta principal y hacia los extramuros a través de puertas o boquetes que conectados entre sí forman un circuito por el borde amurallado.



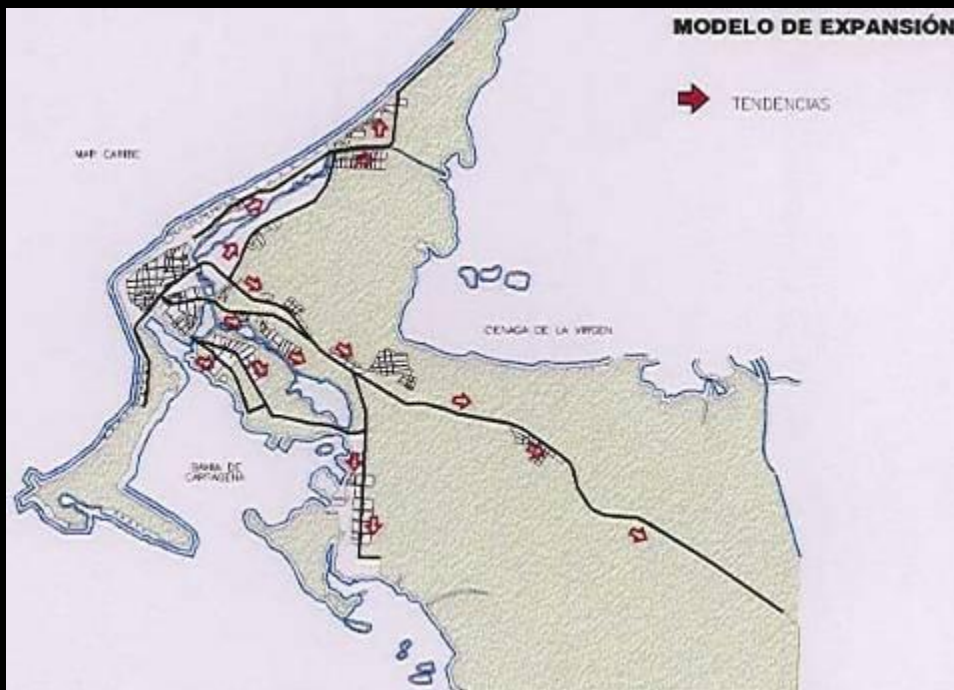
CIUDAD MODERNA

EXPANSIÓN URBANA 1900- 1930

Rápido crecimiento demográfico:

- Fines del siglo XIX 17,600 hab.
- 1912 36,632 hab.
- Final del período 84,937 hab.

-Transformación y consolidación de los caseríos y nuevos núcleos a lo largo de la vía del tren y caminos al norte y sur.

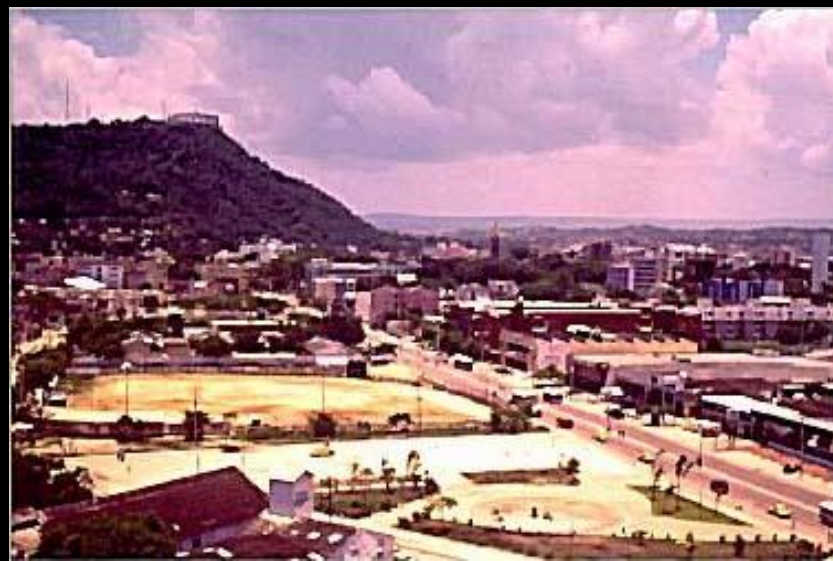


MODELO DE EXPANSIÓN

- Se adopta nueva trama asegurando racionalidad en su organización básica.
- Definición de un modelo lineal que se ligaba con los ejes del núcleo antiguo.



Pie de la Popa 1900



1996



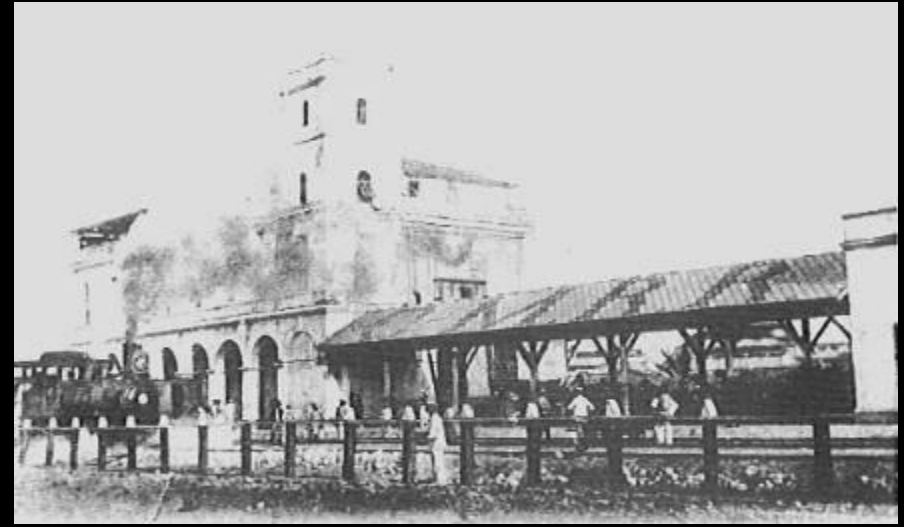
El Cabrero 1928



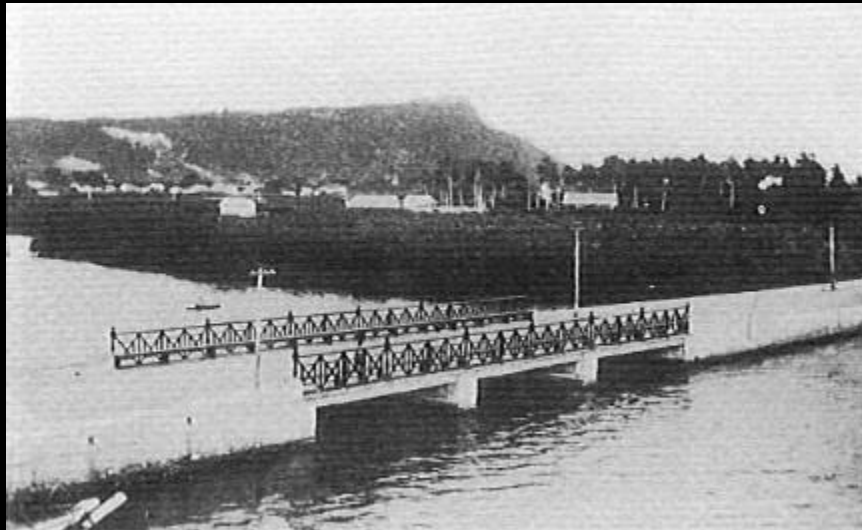
1994



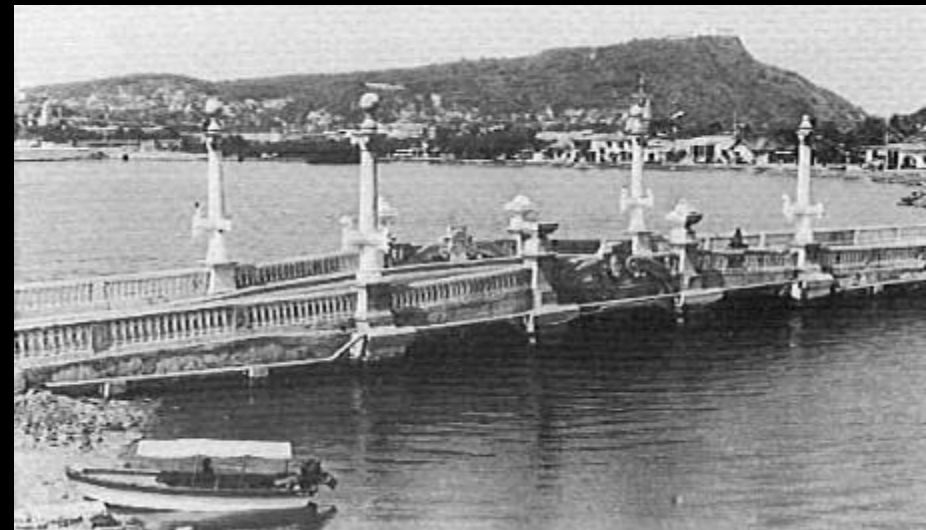
El Espinal 1910



Estación del tren de Cartagena



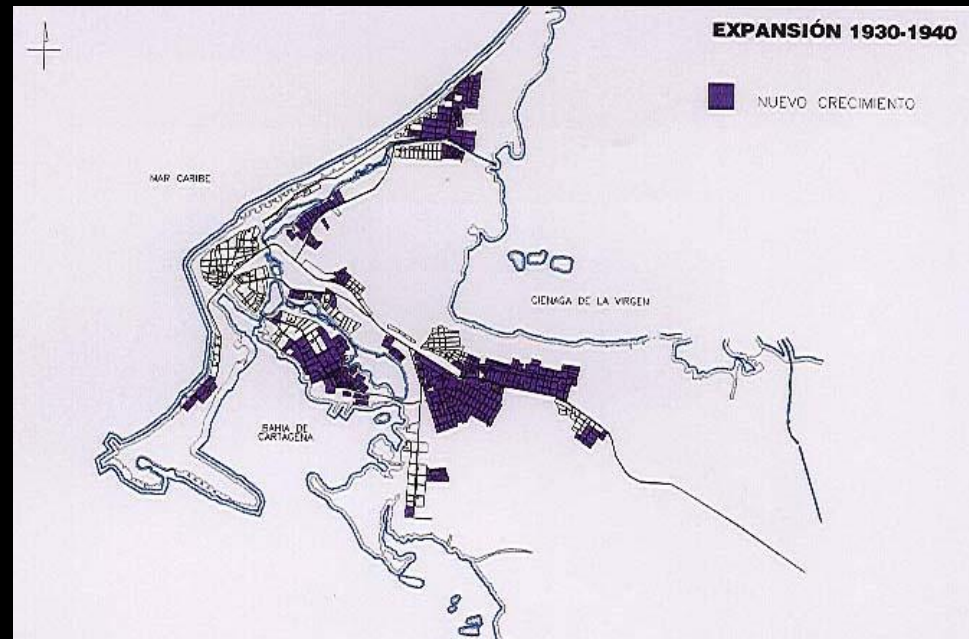
Puente Román 1906



Segundo Puente Román

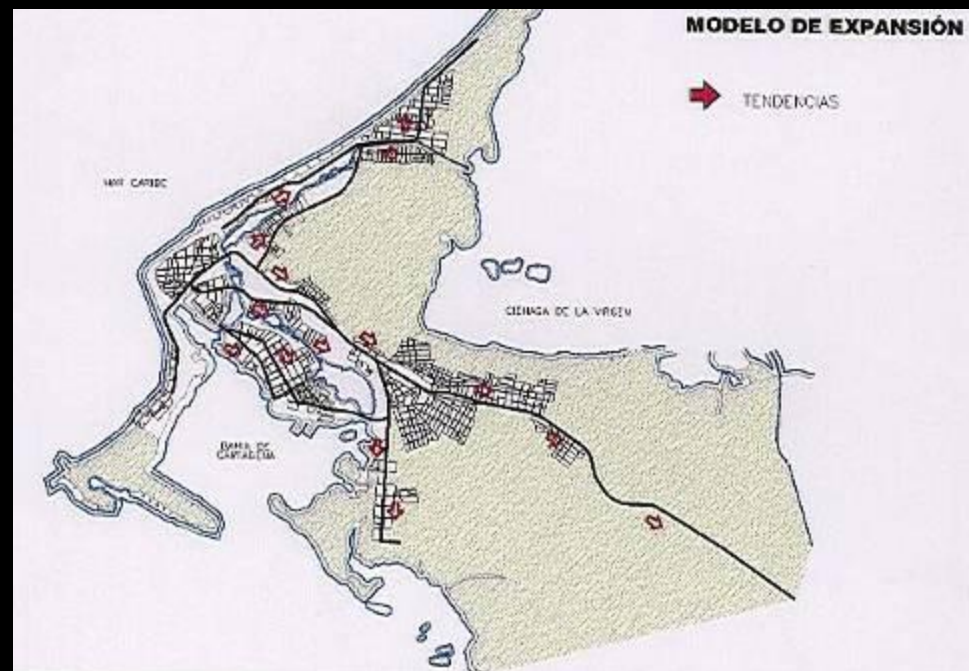
EXPANSIÓN URBANA 1930- 1940

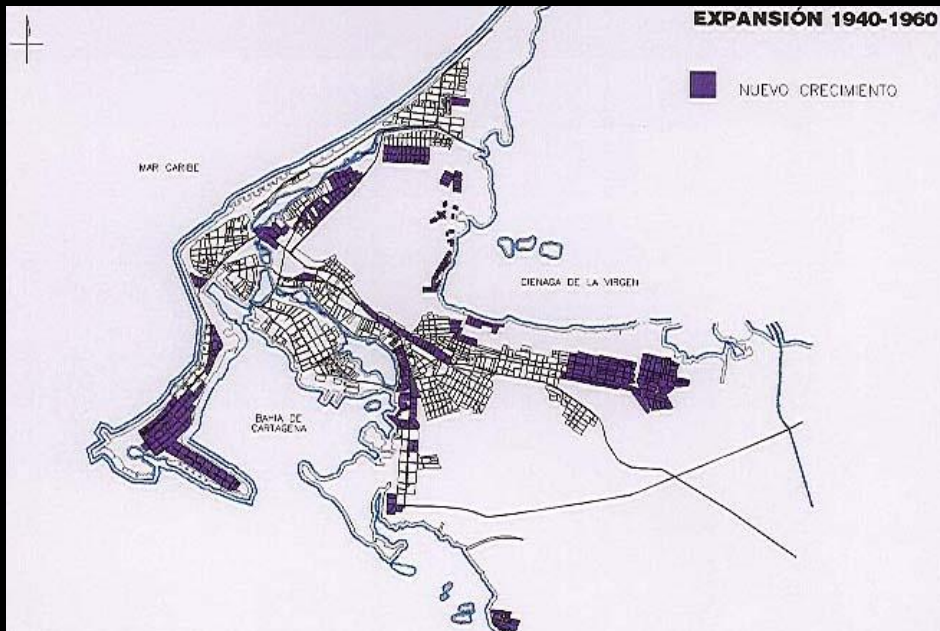
- Consolidación de los barrios del período anterior.
- Compactación de la mancha urbana a lo largo de la vía principal y surgimiento de nuevos barrios en la intersección con la nueva vía del bosque.



MODELO DE EXPANSIÓN

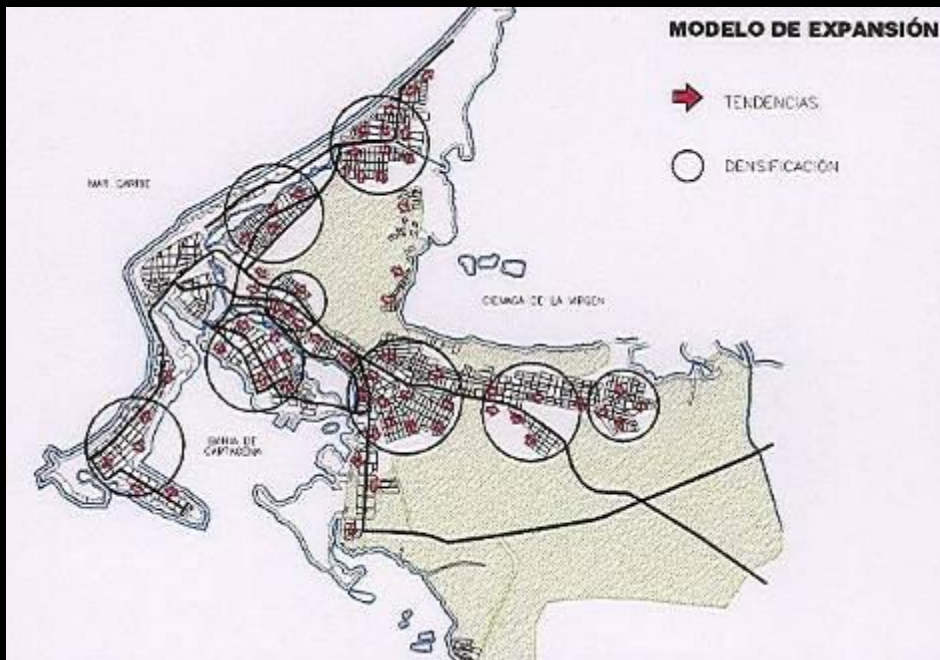
- Continuación del modelo lineal en una expansión menos dispersa.
- Adopción de una nueva estrategia para la consolidación de las diferentes zonas.





EXPANSIÓN URBANA 1940- 1960

- Crecimiento poblacional entre 1951 y 1964. La ciudad llega a los 200.000 hab.
- Densificación de la vía principal hasta el barrio 13 de junio.
- Surge el Instituto de Crédito Territorial (ICT) para incidir en el desarrollo urbano.
- Innovación de asentamientos irregulares y nueva zona de Chambacú.



MODELO DE EXPANSIÓN

- Período que se caracteriza por un proceso de alternancia entre el modelo lineal y un modelo de compactación.



Ciénaga de La Virgen 1948



1995



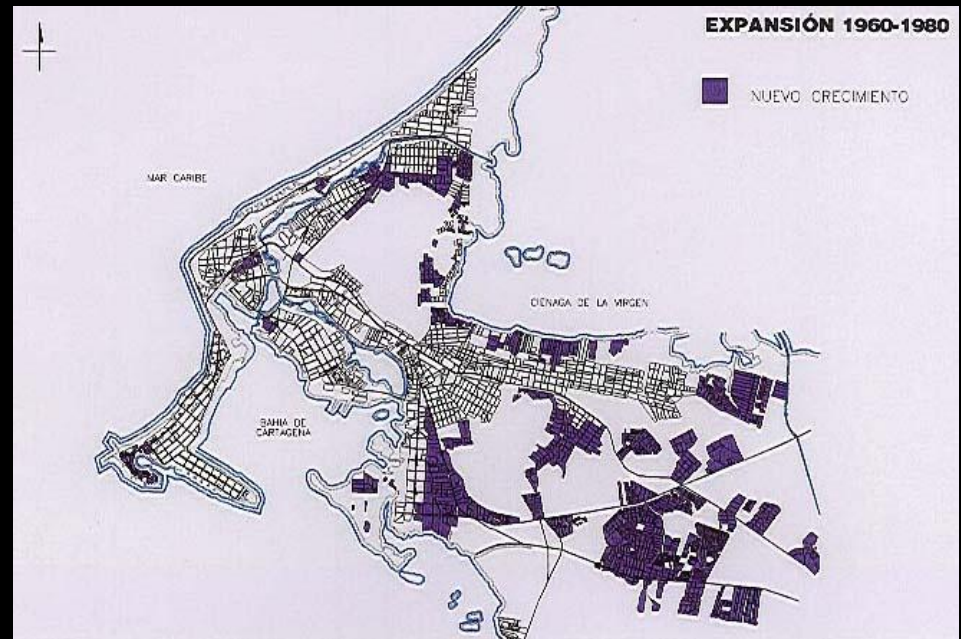
Bocagrande 1952



1994

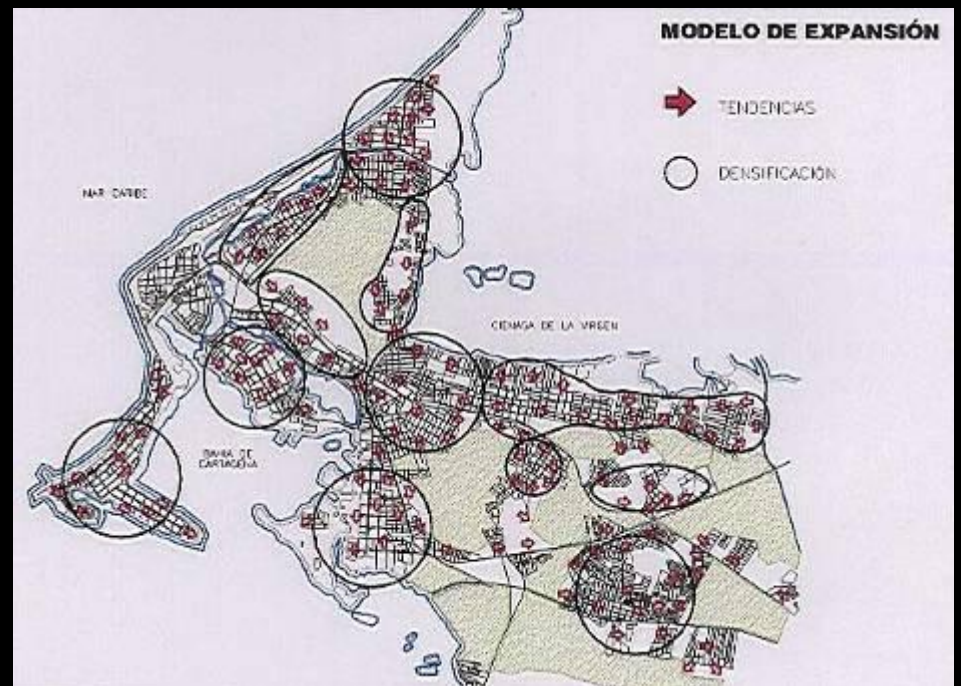
EXPANSIÓN URBANA 1960- 1980

- Continúa el aumento de población. De 1967 a 1973 creció a 311,664 hab. hacia 1974 se duplicó la población y generaron nuevas áreas de expansión.
- Se incrementan las acciones del ICT hacia el suroriente, norte y sur
- Surgen los multifamiliares.



MODELO DE EXPANSIÓN

- Expansión de forma dispersa al suroriente rodeando las zonas con pendientes.
- Desarticulación de la traza generando una trama urbana desordenada.





La Matuna



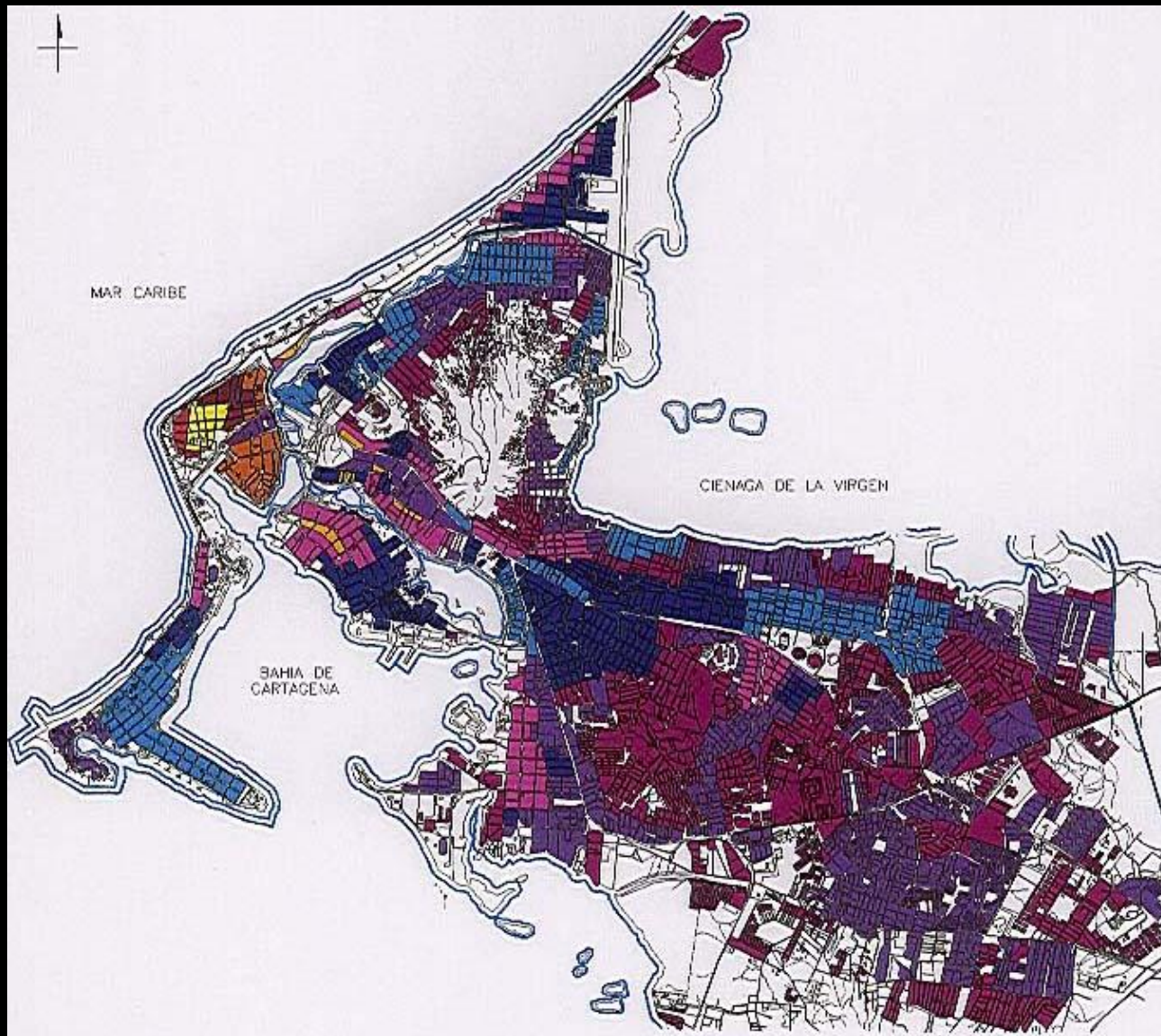
El Laguito



Barrio Pie del Cerro

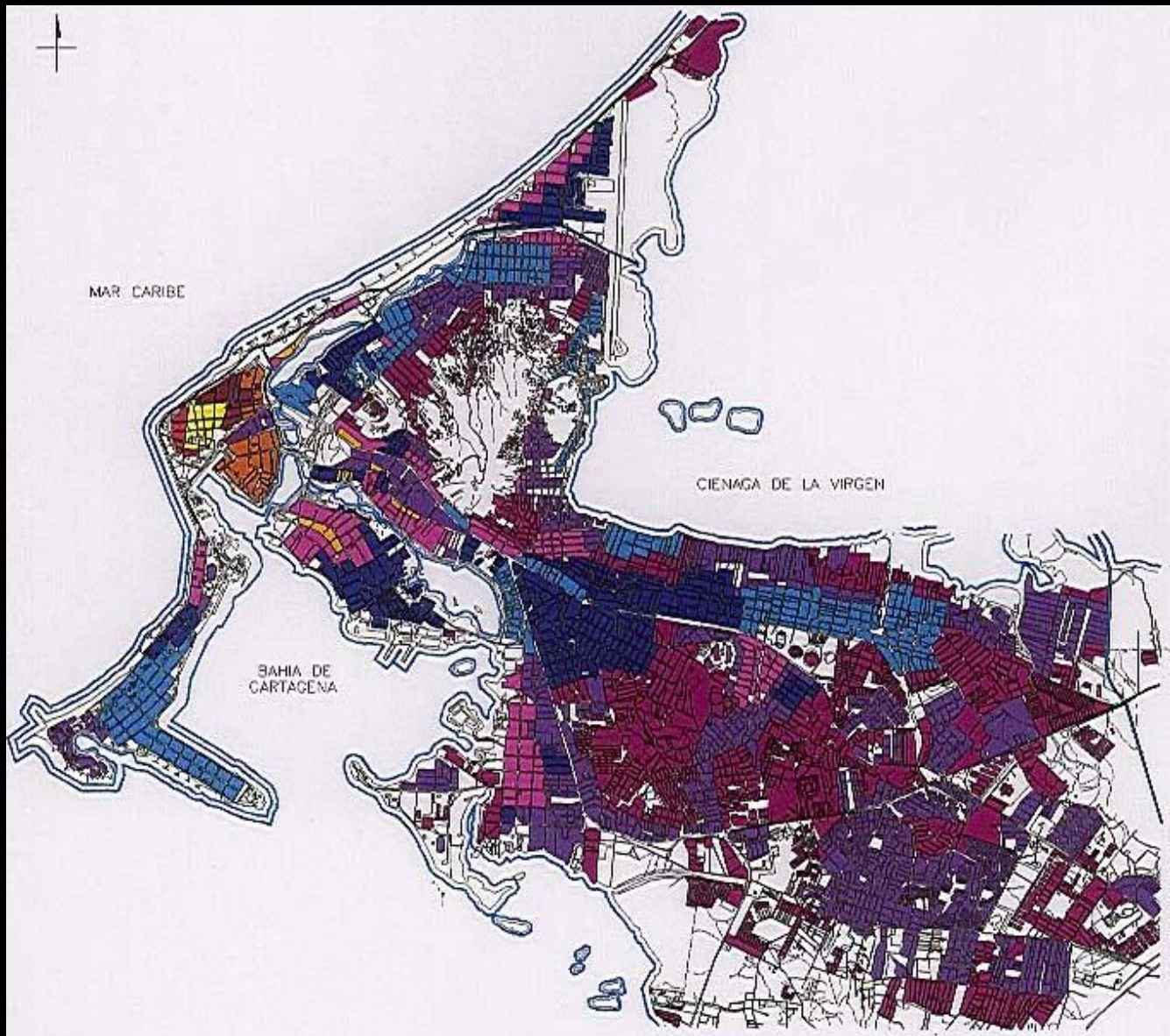


Hospital Naval



EXPANSIÓN URBANA SIGLO XX

El territorio continuó su proceso de densificación con grandes zonas de tugurios en áreas de gran potencial ambiental.

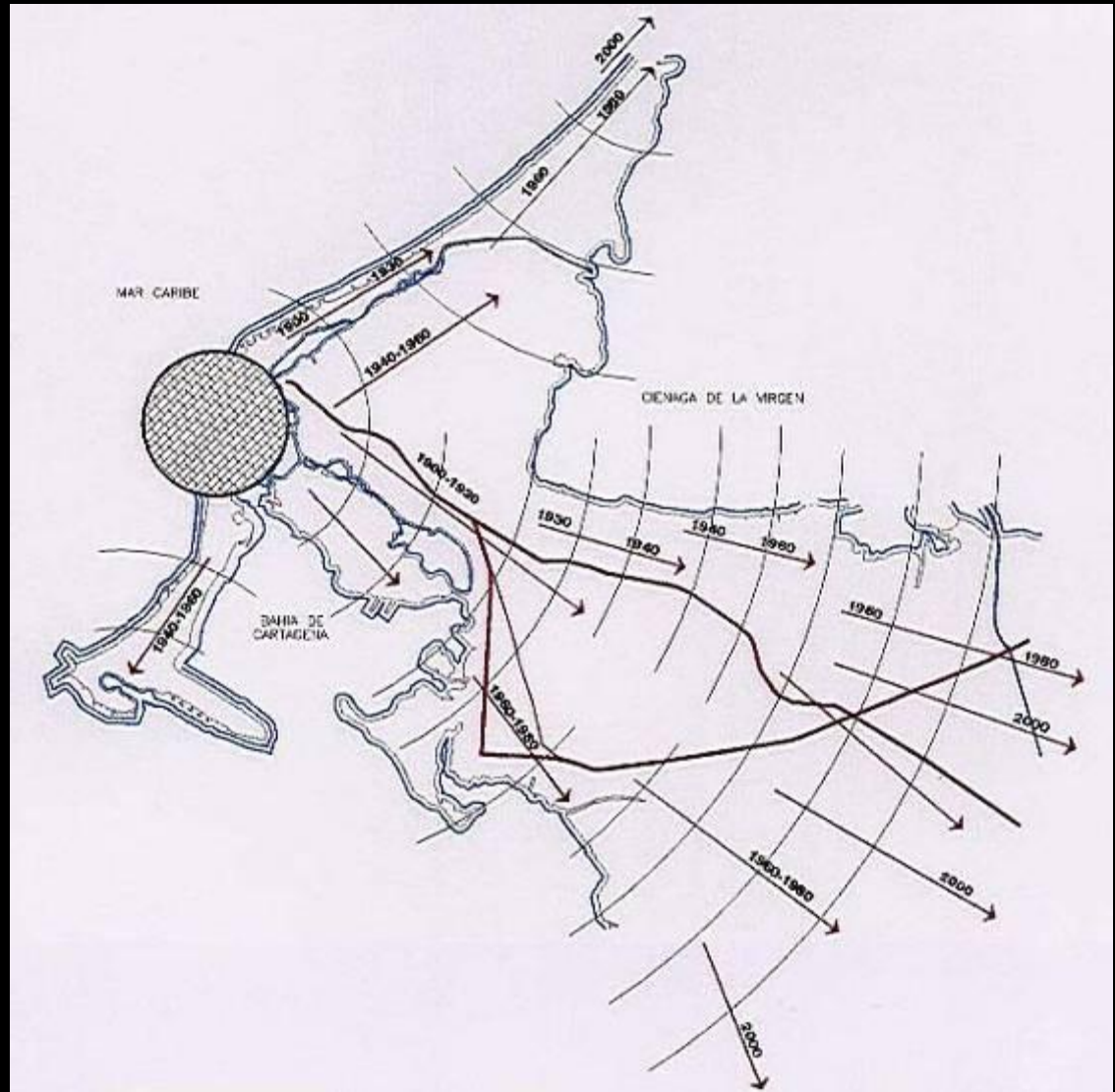


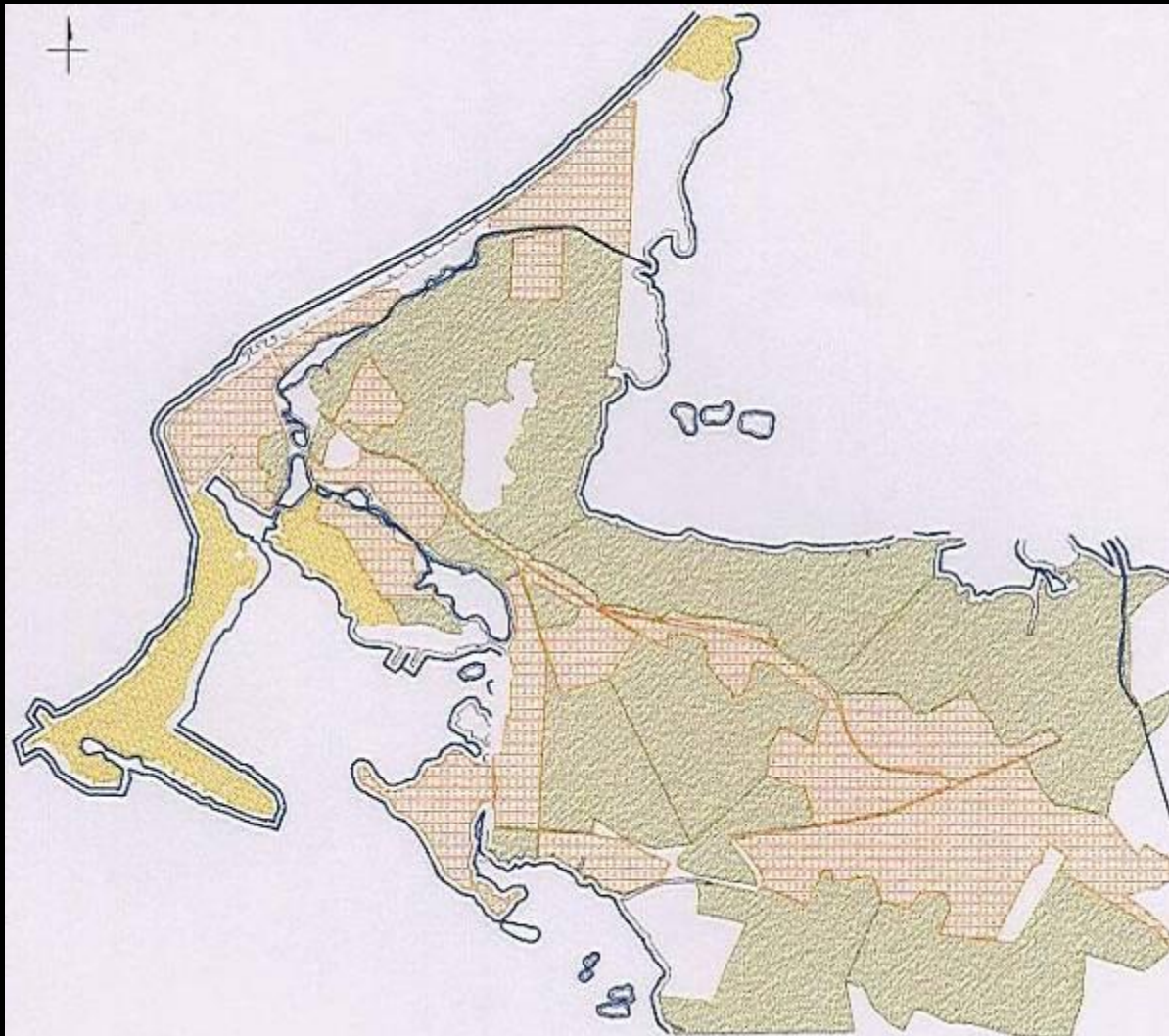


MODELO DE EXPANSIÓN

Al final del siglo, se resume la expansión como :

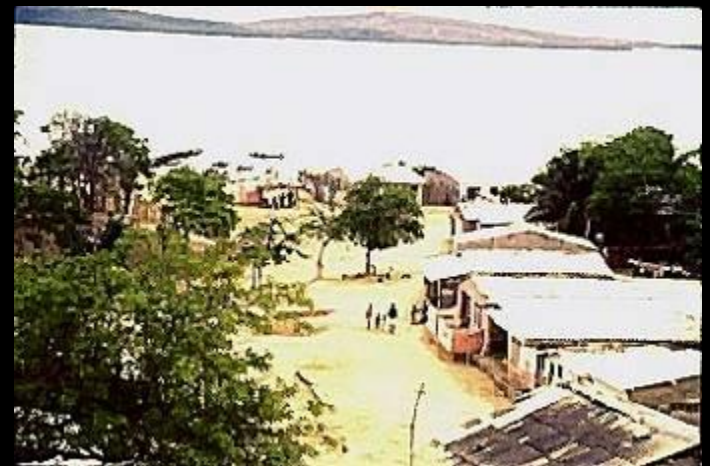
- 1er. Período
un proceso de tipo lineal
- 2do. y 3er. Período
una mezcla del modelo lineal y de compactación.
- 4to. Y 5to. período
una marcada tendencia a la compactación.





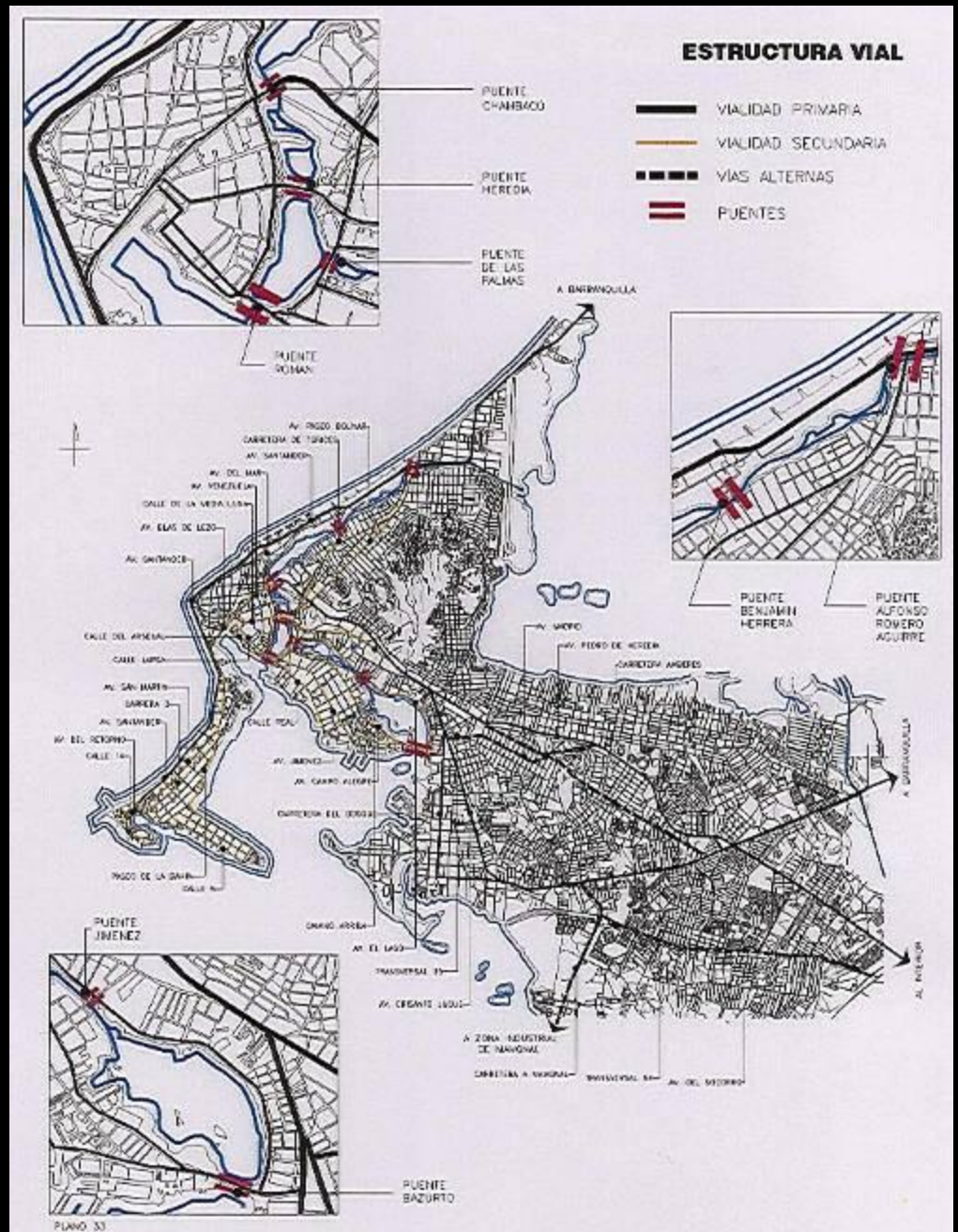
MODELO DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO URBANO

Los sectores pobres de la población ocupan el mayor porcentaje de suelo urbano propiciando el deterioro ambiental de extensas zonas con gran potencial recreativo, turístico y paisajístico.



ESTRUCTURA VIAL

Precedió a la expansión y condicionó el modelo de urbanización ajustándolo a las pautas de las vías del tren y caminos en un entorno de islas y canales que generaban dificultades en la estructura.





Av. Pedro de Heredia



Av. San Martín



Nuevo Corredor de Carga



Av. Santander



Zona Industrial de Mamonal



Hospital privado



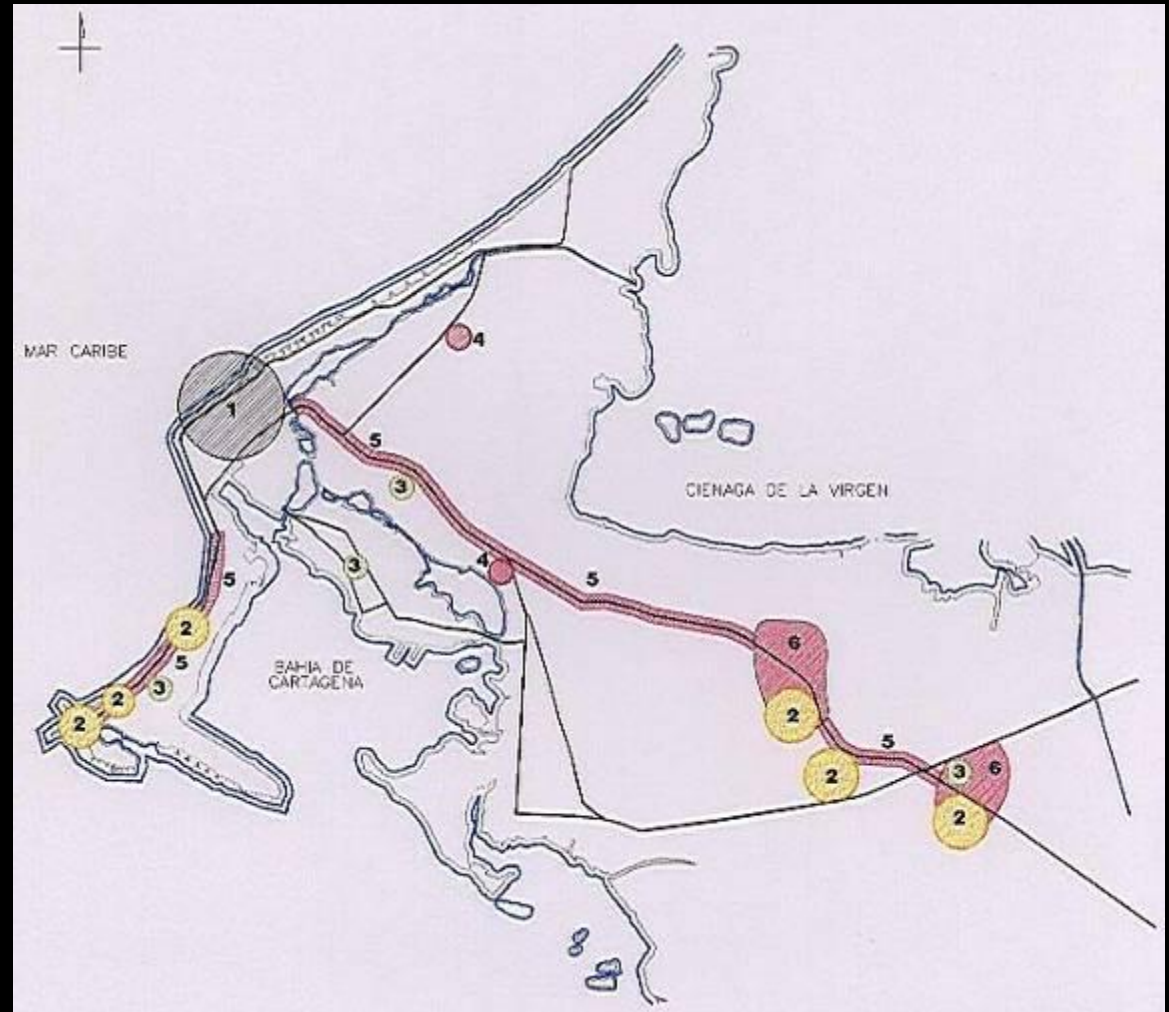
Terminal Marítimo



Terminal de autobuses

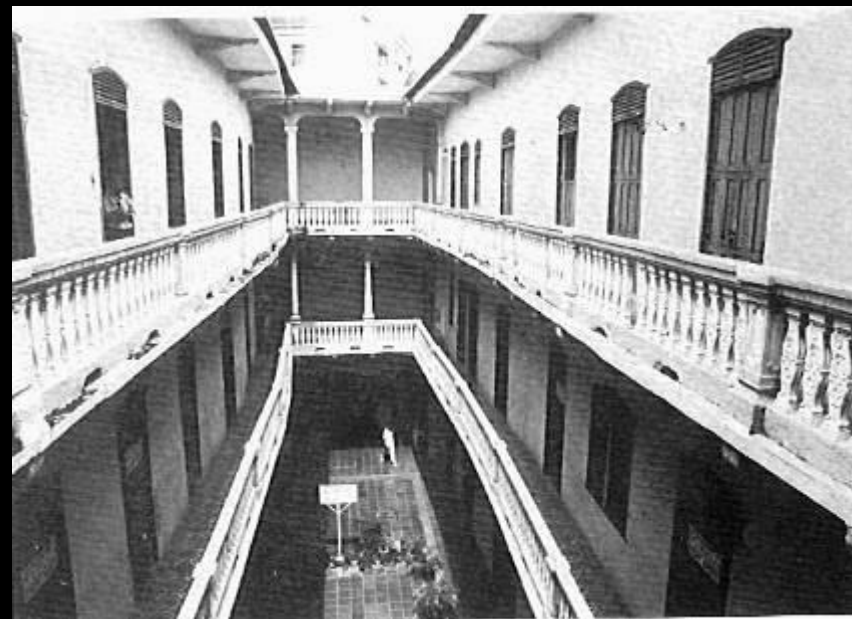
MODELO DE DISTRIBUCIÓN DE CENTROS COMERCIALES Y URBANOS

Predominio del modelo lineal sobre la red principal tendiendo hacia una organización multinuclear de Centros Urbanos.





Comercio en el Centro Histórico



Pasaje Comercial Dager



C. Comercial Pierino Gallo




C.Comercial Los Ejecutivos



CONCLUSIONES

DESARROLLO URBANO

- COLONIA Esplendor siglos XVI, XVII y XVIII
- CAMBIO Y TRANSICIÓN Siglo XIX
- MODERNIDAD Siglo XX
Recuperación  Nuevo Proyecto de Ciudad

ELEMENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS DE LA ESTRUCTURA

- SIGLO XVI
 - Sistema de plazas
 - Ejes primarios
- SIGLOS XVII Y XVIII
 - Infraestructura Militar
 - Murallas y Baluartes
- SIGLOS XIX Y XX
 - Ejes de comunicación
 - Puntos Fijos (Puertas)

PROBLEMÁTICA ACTUAL

- DEFICIENTE RED VIAL
- DETERIORO DE LOS CUERPOS DE AGUA
- CARENCIA DE SERVICIOS PÚBLICO Y COMUNITARIOS
- BAJA CALIDAD DE VIDA
- CARENCIA DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN URBANA
- ESTRUCTURA URBANA DESARTICULADA

RECOMENDACIONES

VISIÓN ESTRATÉGICA

POLÍTICA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

- CONSERVACIÓN - CONSOLIDACIÓN
- MEJORAMIENTO INTEGRAL - RENOVACIÓN URBANA
- REESTRUCTURACIÓN - DESARROLLO

GRANDES TEMAS

- DESARROLLO SOCIO -ECONÓMICO
- ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y ASPECTOS AMBIENTALES
- ESTRUCTURA URBANA
- IMAGEN URBANA