

00161
13

**TRANSFORMACIONES EN LA ESTRUCTURA
URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS
SIGLOS XVI AL XX**

Maruja Redondo Gómez
Tesis de Maestría en Urbanismo

Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo
Facultad de Arquitectura
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
2002

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

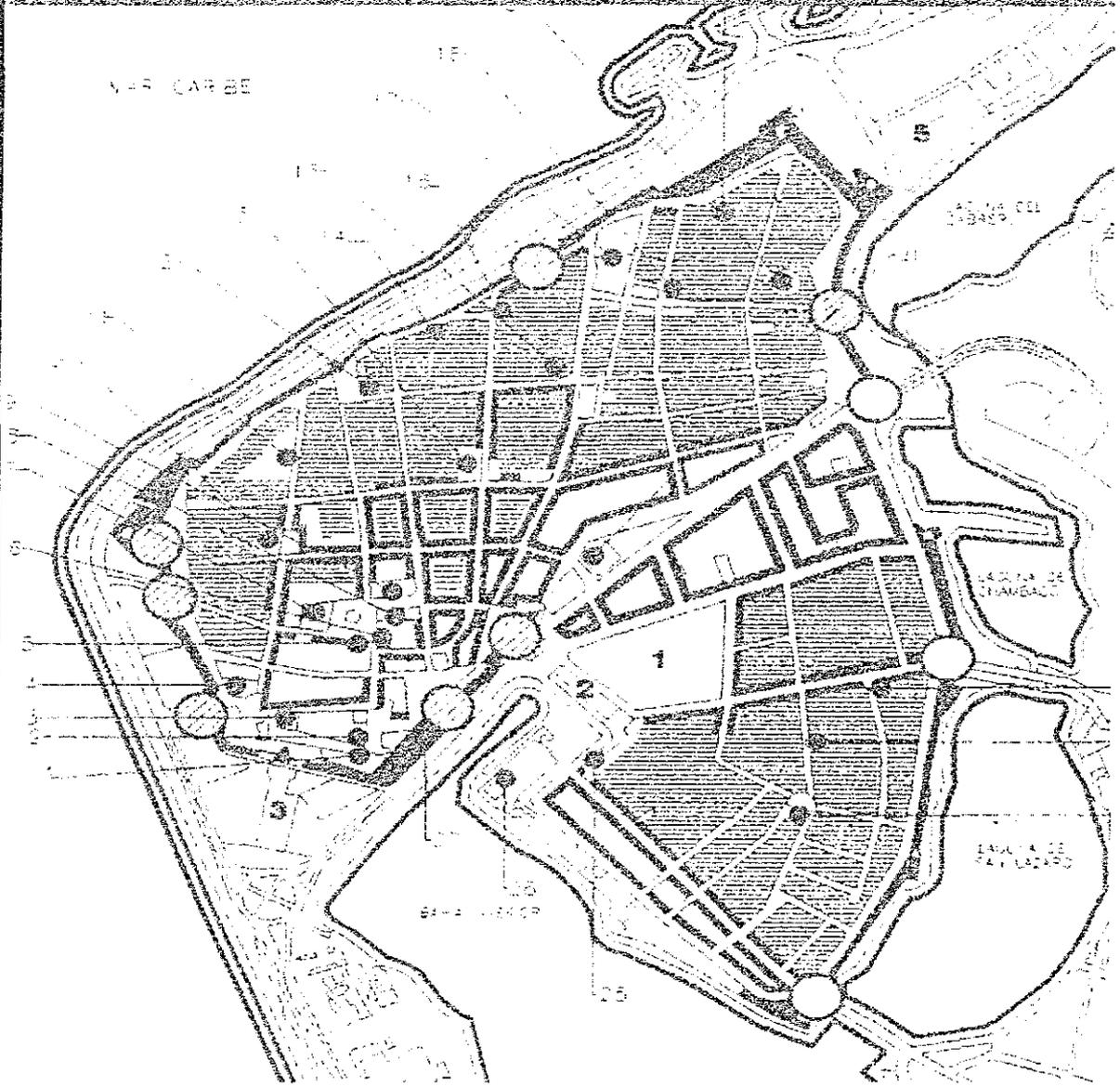
DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TRANSFORMACIONES EN LA ESTRUCTURA URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS SIGLOS XVI AL XX

Maruja Redondo Gómez
Tesis de Maestría en Urbanismo



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo
Facultad de Arquitectura
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
2002

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Jesús Aguirre Cárdenas

SINODALES PROPIETARIOS:

M. EN Arq. Héctor Robledo Lara
M. en Arq. Xavier Cortés Rocha

SINODALES SUPLENTES:

M. en C. Víctor Chávez Ocampo
M. en Arq. Jaime Collier's

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

AGRADECIMIENTOS

A todas las personas que de una u otra forma colaboraron e hicieron posible la conclusión de la tesis de Maestría. Al Ing. Roque Redondo Torres, por haberme brindado la posibilidad de venir a México. Al Dr. Jesús Aguirre Cárdenas, director de la tesis por apoyarme con sus consejos y estar presente cuando fue necesario.

Al grupo de profesores que aceptaron ser sinodales, por su lectura atenta y crítica del documento y sus valiosos comentarios: M. en Arq. Héctor Robledo Lara, Coordinador del Programa de Titulación; M. en Arq. Xavier Cortés Rocha; M. en C Víctor Chavéz Ocampo y el M. en Arq. Jaime Collier's Urrutia.

A la Arq. Rebeca Fernández Lee por su apoyo en el dibujo de planos en Autocad, a la D.G. Ana María Hernández, por su valiosa colaboración en la corrección de estilo, a mi sobrino Carlos Julio Redondo Collins, estudiante de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Cartagena de Indias, por su entusiasta participación y gran apoyo en la investigación documental, a mis padres por sus ilustrativas y sabias conversaciones sobre la Cartagena de principios de siglo.

A mis hijos Sergio y Diego y a mi esposo Sergio que fueron mis firmes colaboradores animándome siempre para continuar y terminar.

Maruja Redondo Gómez, Ciudad de México, julio 2002.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Índice

INTRODUCCIÓN	6
ANÁLISIS HISTÓRICO DE CARTAGENA	9
Emplazamiento	9
Fundación de la ciudad	10
LOS INICIOS DEL URBANISMO	12
Ordenanzas y Leyes	12
LOS PRIMEROS PLANOS DE CARTAGENA	15
SIGLO XVI	23
Expansión urbana	
Estructura urbana	24
<i>Infraestructura urbana</i>	
<i>Infraestructura militar</i>	25
<i>Equipamiento urbano</i>	26
<i>Red vial</i>	27
<i>Traza</i>	27
<i>Plazas</i>	28
<i>Barrios</i>	28
<i>Imagen urbana</i>	29
SIGLO XVII	36
Expansión urbana	
Estructura urbana	37
<i>Infraestructura urbana</i>	
<i>Infraestructura militar</i>	38
<i>Equipamiento urbano</i>	39
<i>Red vial</i>	41
<i>Traza</i>	41
<i>Plazas</i>	41
<i>Barrios</i>	42
<i>Imagen urbana</i>	
SIGLO XVIII	52
Expansión urbana	52
<i>Modelo de expansión en la etapa Colonia</i>	53
Estructura urbana	53
<i>Infraestructura urbana</i>	54
<i>Infraestructura milita</i>	54
<i>Equipamiento urbano</i>	56

<i>Red vial</i>	57
a) Estructura de caminos intramuros	58
b) Estructura de caminos extramuros	58
<i>Traza</i>	59
<i>Plazas</i>	59
<i>Barrios</i>	59
<i>Imagen urbana</i>	60
SIGLO XIX	71
Expansión urbana	71
<i>Modelo de Expansión</i>	72
Estructura urbana	72
<i>Infraestructura urbana</i>	73
<i>Infraestructura militar</i>	
a) Modelo de estructura generado por la muralla	73
<i>Equipamiento urbano</i>	74
<i>Red vial</i>	75
<i>Plazas</i>	75
<i>Barrios</i>	76
a) Modelo y Sistema de organización de los núcleos extramuros	76
<i>Imagen urbana</i>	77
SIGLO XX	85
Ciudad Antigua	85
<i>Estructura urbana actual de la ciudad antigua</i>	85
a) Infraestructura urbana	86
b) Usos del suelo	87
c) Modelo de la actividad comercial, tendencias actuales	88
d) Modelo de flujo vehicular	88
e) Barrios	89
Ciudad Nueva	90
<i>Expansión urbana, Periodo 1900-1930</i>	90
a) Modelo de expansión	91
<i>Expansión urbana, Periodo 1930-1940</i>	91
a) Modelo de expansión	91
<i>Expansión urbana, Periodo 1940-1960</i>	92
a) Modelo de expansión	93
<i>Expansión urbana, Periodo 1960-1980</i>	93
a) Modelo de expansión	94
<i>Expansión urbana, Periodo 1980-2000</i>	94
a) Modelo de expansión	94
Modelo de apropiación del espacio urbano por los diferentes estratos socioeconómicos	95

Estructura urbana	96
<i>Uso del suelo</i>	96
<i>Centros Comerciales y Urbanos</i>	97
a) Modelo de distribución de los centros comerciales y urbanos	99
<i>Red vial</i>	100
Análisis de la traza	101
<i>Sector 1</i>	101
<i>Sector 2</i>	102
<i>Sector 3</i>	102
<i>Sector 4</i>	102
Conclusiones del análisis de la traza	103
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	104
BIBLIOGRAFÍA	132

INTRODUCCIÓN

El tema del presente trabajo, surge del interés por profundizar en los procesos de transformación de las ciudades en su estructura, forma y funcionalidad. El caso de estudio seleccionado, la ciudad de Cartagena de Indias, en Colombia, surgió en primera instancia por razones personales que me unen a ella, y segundo por la necesidad de aportar a su acervo, en materia de desarrollo urbano, una nueva interpretación y enfoque de los sucesos históricos urbanos y de los estudios bibliográficos existentes. Se desarrolla en tres etapas muy claras de su historia: La Colonia (que abarca los siglos XVI, XVII y XVIII), el siglo XIX y el XX.

El trabajo se sustenta en algunas corrientes teórico - metodológicas que interpretan la ciudad y sus procesos en el ámbito de la morfología, la funcionalidad y su organización en el espacio urbano. Una de ellas son las planteadas por Kevin Lynch sobre una buena forma urbana, donde uno de sus postulados plantea que la calidad del espacio se debe al efecto conjunto del lugar y de la sociedad que lo ocupa. Por otro lado realza la contribución que hace la teoría orgánica, de considerar un asentamiento como un todo con varias funciones, cuyos diversos elementos están en constante intercambio, sirviéndose de apoyo y donde el Proceso y la Forma son indivisibles. En este sentido, el estudio trata, en todo momento, de conectar el proceso de crecimiento y transformación de los elementos de la estructura de la ciudad con los acontecimientos que marcaron historia y que contribuyeron en cierta medida a establecer características en la morfología y estructuración de la ciudad actual.

Por otro lado, se toman en cuenta algunas teorías de la ecología urbana cuya variable mas importante es la organización y sus características; equilibrio y cambio; cambio que significa crecimiento y expansión. Otras teorías sobre el análisis urbano son las de E.W. Burgess quien considera el crecimiento de la ciudad como expansión de la zona central, tomando en cuenta su estructura interna basada en un esquema monocéntrico. El crecimiento se estructura en anillos sucesivos o zonas concéntricas con altas densidades hacia el centro y patrones de dispersión según las áreas se alejen del centro.

Alrededor de este marco, se desarrolla una descripción empírica en forma cronológica basada en la transformación de los elementos de su estructura, aportando un modelo general de organización del espacio urbano. Este se inserta además, en una dinámica actual de cambios e iniciativas en el campo de la planeación de la ciudad, en el que destaca la reciente elaboración del plan de desarrollo 2001-2003 y el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias. Es por ello que, en este contexto, el trabajo pretende ser un documento-fuente de consulta sobre el análisis de la evolución de la ciudad y su modelo de organización del espacio a través de su historia, desde un enfoque urbanístico.

Muchos trabajos que se han realizado sobre la ciudad, abordan, principalmente sus aspectos económicos y sociales en la etapa colonial. En el campo del urbanismo, destacan algunos de tipo historiográfico como el realizado en 1951 por Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias. La Ciudad y sus Monumentos*, en el cual se registran todos los acontecimientos militares y civiles de la ciudad en la época colonial. Asimismo se cuenta con la investigación titulada "Trazados Urbanos en Hispanoamérica. Cartagena de Indias" del fallecido arquitecto cartagenero Augusto De Pombo Pareja, realizado en 1999. Existen otros estudios de análisis urbanístico que estudian la evolución y el crecimiento de la ciudad, limitados a una contextualización urbana en tesis de licenciatura en arquitectura.

La Investigación

El objetivo principal del trabajo es identificar a través de análisis urbanísticos las características generales de los procesos de organización, transformación y expansión de los elementos de la estructura urbana de Cartagena a lo largo de su historia, desde su fundación hasta la época actual.

Se parte de la idea de que han existido a lo largo de la vida de la ciudad, elementos físicos que han sido piezas claves en su conformación y transformación urbana. A partir del conocimiento preciso de estos elementos, sus características y sus impactos en el territorio, sería posible destacar el papel estratégico que estos han desempeñado como elementos ordenadores en el pasado y presente de la ciudad. Por otra parte, también se podrían identificar aquellos que deberían ser considerados como patrimonio urbanístico, con el fin de señalar la importancia de su conservación y/o mejoramiento.

Para este efecto se analizan los siguientes componentes de la estructura: La infraestructura urbana; la infraestructura militar; el equipamiento urbano, religioso y civil; la vialidad; las plazas y los barrios. A partir de estos elementos se identifican los procesos de transformación y sus modelos de organización.

La investigación se divide en tres partes: la primera parte, documenta la historia del núcleo urbano desde sus inicios; la segunda parte reúne el análisis y la interpretación a partir de los elementos detectados de los procesos de crecimiento y transformación urbana que se generaron en cada período y la tercera y última serán las conclusiones y recomendaciones. El procedimiento para cada una de las partes es el siguiente:

El análisis histórico de la ciudad estará apoyado en algunos trabajos historiográficos existentes sobre el tema y en la interpretación por parte del autor de los diferentes planos antiguos obtenidos del Archivo General de Colombia, el instituto Agustin Codazzi, y el Archivo Histórico de Cartagena de Indias. Lo que se refiere al siglo XX estará documentado e interpretado principalmente por los

planos existentes de la ciudad en diferentes etapas del siglo, obtenidos también del Instituto Agustín Codazzi.

La fotografía de los diferentes entornos de la ciudad y la obtenida de la Fototeca Histórica de Cartagena serán también un material valioso para la lectura y análisis de la estructura, así como la observación directa de la dinámica urbana. De todo ese material se desglosarán los elementos de la estructura ya mencionados por siglos, se vaciarán en cuadros y se interpretará en planos que mostrarán los procesos de transformación de la ciudad en los diferentes períodos.

La investigación estará basada principalmente en fuentes primarias con respecto a la naturaleza de los planos antiguos, Recurriendo también a fuentes secundarias por algunos datos que han sido ya investigados y estudiados ampliamente señalados en la bibliografía.

Con este trabajo no se pretende tener una sólida y coherente explicación teórica, tampoco se pretende dar una explicación detallada de las causas de los fenómenos de cambio en la ciudad, sino en todo caso apuntar algunas conclusiones que se basan en las situaciones observadas siempre bajo la interpretación personal del autor.

ANÁLISIS HISTÓRICO DE CARTAGENA DE INDIAS

Emplazamiento

La ciudad antigua de Cartagena de Indias se encuentra asentada al norte de la república de Colombia, en dos islas bajas y arenosas que posteriormente fueron unidas. Es un sitio que se caracterizó por estar rodeado de agua: al exterior por el Mar Caribe y en su interior por una gran cantidad de cuerpos de agua como bahías, caños, lagunas y esteros que generaron un área insular y un área continental, dotándola de condiciones especiales, con un entorno rico en paisajes naturales muy interesante y variado

El territorio se encuentra provisto de algunos cerros entre los que destacan la Popa de la Galera donde hoy se ubica un convento agustino y el cerro de San Felipe, actualmente con la fortaleza que sirvió de defensa a Cartagena en los embates de la Colonia.

La bahía es un elemento de especial importancia en el emplazamiento de la ciudad, ya que fue el factor que decidió su fundación. Se encuentra ubicada hacia el sur de la ciudad y se extiende de norte a sur a lo largo de la costa cubriendo una superficie de más de diez millas de longitud. Se encuentra dividida en dos inmensas dársenas naturales, la bahía exterior y la bahía interior, formadas, a su vez, por grandes islas que más adelante sirvieron como puntos estratégicos para la defensa de la ciudad¹ (véase Plano 1).

La bahía exterior, la más extensa, se encuentra limitada por la península de Bocagrande, las islas de Tierra Bomba, Barú y Manzanillo; algunos cayos y el caño del Estero de Pasacaballos que la comunica con el canal del Dique construido en el siglo XVII para establecer el enlace con el río Magdalena.

La bahía interior, limitada al norte por la isla de Calamarí, donde se asentó Cartagena, al surponiente por la península de Bocagrande; al suroriente por la isla de Manzanillo y de Manga y al sur por la bahía exterior; también está había constituía el fondeadero de las embarcaciones españolas en la época colonial. De esta bahía transbordaban hombres y mercancías a embarcaciones más pequeñas que los llevaban a través de otra bahía más interna, la bahía de las Ánimas, hasta el muelle de la ciudad (véase Plano 2).

¹ Segovia, Salas R. *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia*. Carlos Valencia Editores Bogotá, 1982, p. 25.

Esta gran bahía —la exterior y la interior— tuvo comunicación con el Mar Caribe por el canal de Bocagrande hasta el siglo XVII, que después se decidió cerrarlo con una escollera para asegurar la defensa de la ciudad, quedando como único acceso el canal de Bocachica al sur de la bahía.²

Al oriente de la ciudad se encuentran algunos cuerpos de agua importantes, como la Ciénaga de Tesca, hoy ciénaga de la Virgen, con un área de 22 Km². que a través de canales se comunica con la pintoresca Laguna del Cabrero y ésta a su vez con una serie de caños y manglares que cubren una superficie de 12 Km desde los sitios de comunicación con la bahía interna hasta la unión con la Ciénaga de la Virgen. Estos cuerpos de agua contribuyeron de forma significativa a la formación de la fisonomía actual de la ciudad.

Fundación de la ciudad

Antes de ser descubierto por los españoles, el territorio que en la actualidad es la ciudad de Cartagena, estaba habitado por un pueblo indígena llamado Calamarí. Era un poblado organizado a partir de un conjunto de chozas agrupadas y cercadas por una empalizada circular. Estos indígenas eran guerreros muy hostiles, pertenecían a la tribu de los Mocanaes que, con otras tribus de la región, formaban parte de la cultura Caribe.

La ciudad de Cartagena de Indias fue fundada por Don Pedro de Heredia en el año de 1533, después de varios intentos para conseguir las capitulaciones. La ocupación del poblado de Calamar no se hizo en el primer momento de forma definitiva, ya que presentaba algunos inconvenientes que eran de vital importancia para el asentamiento de una ciudad. Uno de ellos era la escasez de agua de buena calidad, ya que sólo contaba con algunos pozos y jagüeyes lo cual era insuficiente para una población. Otro, era la carencia de espacios aptos para la crianza de ganado para el abasto de la ciudad, por estas razones, se esperó a encontrar un lugar con mejores condiciones.

Por otro lado, su situación geográfica presentaba ventajas insuperables, por ejemplo las condiciones que presentaba su bahía protegida del mar exterior, que para efectos de seguridad y defensa era incomparable con otros sitios del entorno. Este factor de protección de la bahía fue muy importante ya que una de las condiciones que marcaba la capitulación concedida a Pedro de Heredia, era la de construir recintos protegidos por murallas, tapias o empalizadas para la defensa de los españoles que allí residieran, con lo cual también se establecía la ocupación oficial de un territorio.³

² Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias. La Ciudad y sus Monumentos*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1951. p. 3-5.

³ Martínez, Carlos. *Apuntes sobre el Urbanismo en el Nuevo Reino de Granada*, p. 29.

Otro punto que jugó en favor de su colonización, fueron las condiciones que presentaba como puerto de enlace con las otras gobernaturas. Esto hizo, más tarde, que Cartagena fuera el primer mercado de los productores españoles en tierras sudamericanas y el puerto de un inmenso y rico territorio.⁴ Finalmente, fue este aspecto del emplazamiento lo que hizo que se decidiera la fundación de la ciudad en ese sitio. Los inconvenientes se fueron solucionando con el paso del tiempo. Por ejemplo, se construyó un camino que comunicó tierras para el ganado y la agricultura; para captar agua se construyeron aljibes⁵ que recogían las aguas pluviales solucionando el problema del abasto.⁶

⁴ Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias...*, *op.cit.*, p. 7.

⁵ Los aljibes eran unas construcciones de ladrillo con bóvedas de medio cañón, reforzadas con arcos, podían estar enterrados o en la superficie en cuyo caso llevaban gruesos contrafuertes. Las paredes se cubrían con un betún compuesto de ceniza, aceite y polvo de ladrillo.

⁶ Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias...*, *op.cit.*, p. 8.

LOS INICIOS DEL URBANISMO

Ordenanzas y leyes

Después de haber constatado las bondades que brindaba el sitio en cuanto a facilidades portuarias —por la profundidad de su bahía para grandes embarcaciones y las excelentes condiciones para ser defendida—, el caserío indígena comenzó su proceso de transformación.

Desde el año de 1533, cuando fue fundada la ciudad, y hasta 1536, la fisonomía que presentaba la misma era todavía de chozas y de viviendas improvisadas. Fue precisamente en el año de 1536, cuando se trazaron las primeras calles, las cuales fueron planeadas por el Lic. Juan de Vadillo,⁷ quien desempeñaba algunas misiones oficiales en el lugar. Este primer intento de ordenación física aunque fue un proceso lento, motivó a la gran mayoría de los españoles a permanecer en el lugar, además de que facilitó la localización, la delimitación adecuada y la adjudicación de los lotes o solares a la población.⁸

Las primeras ciudades de la Nueva España nacieron y subsistieron no por aportaciones económicas que apoyaran su proceso de transformación, sino a través de Capitulaciones, Leyes, Ordenanzas, Instrucciones y Cédulas Reales que se imponían y se expresaban con recomendaciones muy vagas, producto de una falta de preparación y desconocimiento de los territorios descubiertos.

De hecho Fernando el Católico en 1503 aceptaba ante Ovando —quien fue fundador de la ciudad de Santo Domingo, primera en América—, la inexperiencia que tenía aún para dictarle unos lineamientos de organización de la ciudad y, por lo tanto, le concedía la libertad de tomar sus propias decisiones. De ello podemos desprender que el trazado de las ciudades obedecía a lineamientos muy generales, que era a partir, sobre todo, de las marcadas posibilidades que el sitio ofrecía y de la astucia del encomendado.

En este sentido, la experiencia de Ovando en Santo Domingo es ilustrativa por los resultados obtenidos en ella, debido, quizá, a la oportunidad de haber fundado otras ciudades en esa misma isla o el haber conocido los textos de Vitrubio —como se creía entonces— o a su visión para el planeamiento de un asentamiento, lo que contribuyó a realizar un ordenamiento de la ciudad con una traza ortogonal, primera en América, anticipándose a los procedimientos reales.⁹

⁷ Juan de Vadillo fue nombrado de 1535 a 1537 juez de residencia de Cartagena de Indias.

⁸ Martínez, Carlos. *Apuntes sobre el urbanismo... op cit.*, p. 33.

⁹ *Ibid.*, p. 46.

Este ordenamiento constituyó una contribución urbanística importante, además de una reglamentación de materiales (piedra, cal y cubierta de teja) para las nuevas construcciones, fueran privadas, eclesiásticas u oficiales. Es por esto que muchas ciudades, aun antes de que se dictaran los cánones reguladores de la traza, ya presentaban estas características.

Poco a poco las normas y lineamientos que se daban para la fundación de las ciudades fueron progresando. En 1513, el Rey Católico expidió unas recomendaciones, en las que se notaba la preocupación por las características que debería tener el terreno destinado a la iglesia como elemento principal y el trazado de la planimetría de la ciudad antes de la iglesia, como asiento para todas las funciones a ubicar. Aunque estas ordenanzas fueran acatadas en algunos casos, de cualquier formas sirvieron de ideas o lineamientos para las fundaciones.

En los contenidos de las ordenanzas se fueron integrando textos del Antiguo Testamento y de Vitrubio pero como al principio no se dictaban como leyes, éstas no tenían consideradas sanciones adecuadas, por ello no se respetaban y no se tomaban en cuenta. Esta misma suerte corrió una ordenanza firmada por Carlos V en 1526, de la cual surgió un reglamento complementario en 1529 que se llamó *Instrucción y Reglas para Poblar* como resultado de la cantidad de descubrimientos que se iban sucediendo, este fue otro intento de normatividad urbanística que no prosperó por su poca difusión, pero que de cualquier forma todas estas ordenanzas que iban surgiendo contribuían al conocimiento y evolución de las mismas.

En 1542, se emitió un código que complementó las reglas anteriores bajo el título de *Leyes Nuevas*, el cual sirvió como guía para la fundación de algunas ciudades. En 1573, Felipe II, considerado uno de los padres del urbanismo —después de Platón, San Agustín y Tomás Moro— expidió unas *Ordenanzas para Descubrimientos, Poblaciones y Pacificaciones* conocidas como la Cédula de Felipe II, la cual consistió en una recopilación de leyes, que aunque fueron posteriores a muchas fundaciones, contribuyeron a la forma y organización efectiva de muchas ciudades del Nuevo Reino de Granada. Estas ordenanzas además de incidir profundamente en la organización urbana, marcaron algunas tendencias hacia lo que hoy se conoce como *zonificación* en cuanto a que se recomendaba agrupar las funciones de acuerdo a la compatibilidad de las actividades.¹⁰

En 1680, después de que muchas ciudades ya se habían fundado, apareció la *Recopilación de Leyes de los reinos de las indias* que era un conjunto de normas legales promulgadas por Carlos II donde se involucraron *contenidos* referidos a

¹⁰ García, Ramos D. *Iniciación al Urbanismo* Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1974; p. 82.

los planos de la ciudad, pero muchos ya conocidos en la cédula de Felipe II. Este código no prosperó (véase Cuadros 1, y 2).

Esta serie de normas u ordenanzas que surgieron para efectos de las fundaciones, incidieron profundamente en la configuración de la ciudad actual, porque en Cartagena de Indias aunque su traza se alejaba del patrón convencional de las otras ciudades, su imagen y características fueron propias de una ciudad colonial (véase la evolución de las normas y planes. Cuadros 3 y 4).

LOS PRIMEROS PLANOS DE CARTAGENA

El plano más antiguo que se conoce de Cartagena de Indias data de 1570, donde se aprecian las características de la bahía y de la población asentada en el lugar —todavía en condiciones primitivas—. También destacan las islas que conformaban, en ese entonces, el emplazamiento, así como los diferentes puntos estratégicos: Punta de los Icacos, Punta del Judío, la Galera, El fuerte de Manga, los cuales constituyeron posiciones estratégicas de defensa en periodos posteriores (véase Plano 3).

Después de la fundación de Cartagena en 1533, tuvieron que pasar cuarenta años para que el asentamiento cambiara su imagen de población primitiva que se observa en el primer plano de Cartagena, ya que todavía los bohíos que habían pertenecido a los indígenas, conformaban en gran medida la estructura de la ciudad española de Cartagena de Indias. Por un lado, costó mucho tiempo convencer al cabildo de los problemas e inconvenientes de saneamiento que las tierras arenosas y el entorno de ciénagas y caños causaba a los intentos de mejoramiento de la ciudad.

Por otro lado, la escasez de agua y la necesidad de excavar pozos, generaron una serie de caminos y claros naturales alrededor de los puntos de abastecimiento público: jagüeyes, aljibes, pozos, que fueron insinuando y condicionando, de alguna manera, el futuro trazado urbano de la ciudad. De esta forma y a pesar de las construcciones improvisadas, comenzó a configurarse el núcleo urbano de Cartagena de Indias, que no cambió su aspecto durante casi todo el siglo XVI.

El plano más antiguo en el que se representa con exactitud el trazado de las calles de Cartagena es el que elaboró Bautista Antonelli en 1595, con el objeto de ilustrar el primer proyecto de fortificación encomendado por Felipe II. Por las características que presenta el plano, podemos suponer que se trata del trazado hecho por Vadillo, pues el plano no varió después de un primer incendio que sufrió la ciudad en 1552, donde ésta se destruyó totalmente. Las calles irregulares con ángulos que anulan a una perfecta cuadrícula—como sucedió en Santo Domingo—, hacen pensar que el trazado que aún permanece en la ciudad antigua de Cartagena es el trazado primitivo¹¹ (véase Plano 4).

En el plano de Cartagena y el Puerto Interior de 1597, se señala una ampliación del proyecto de cerramiento de la ciudad con la muralla hasta las inmediaciones del actual Barrio de San Diego. En ese plano se puede ver con claridad la traza y distribución de la ciudad tal y como se conserva en la actualidad. Se observan la serie de plazas que articulan la ciudad y algunas calles del arrabal de Getsemaní que marcaron su estructura posterior (véase Plano 5).

¹¹ *Op. cit.*, p. 8.

EVOLUCIÓN DE LAS INSTRUCCIONES, REGLAS, LEYES Y PLANES URBANÍSTICOS.

AÑO	CARÁCTER	CONTENIDO
1503	LIBERTAD PARA LAS FUNDACIONES INEXPERIENCIA. Ovando	ELECCIÓN CONFORME A LA CALIDAD DE LA TIERRA. (1)
1513	INSTRUCCIONES - RECOMENDACIONES Petrarias.	DISTRIBUCIÓN DE LOS SOLARES A LOS POBLADORES. UBICACIÓN DE LA LA PLAZA CON RESPECTO AL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN. (1)
1526	ORDENANZA	ORIENTACIÓN DE LOS PUEBLOS CON RESPECTO AL MAR. TRAZO DE LA ESTRUCTURA A CORDEL Y REGLA. (1)
1529	INSTRUCCIÓN Y REGLA PARA POBLAR Complemento de la anterior. Sin difusión.	INTENTO DE COORDINACIÓN URBANÍSTICA. (1)
1542	CÓDIGO GUÍA PARA FUNDACIONES.	LLAMADO "LEYES NUEVAS," SE REFERÍAN A LA FORMA QUE SE DEBÍA DAR A LOS ASENTAMIENTOS. (1)
1550	ORDENANZA	PARA CESAR LAS CONQUISTAS Y HACER UN REPLANTEAMIENTO HACIA EL ORDEN Y EL ESTABLECIMIENTO DE NUEVOS SISTEMAS MAS APROPIADOS. SE DELIBERÓ POR SEIS AÑOS. (1)
1556		FECHA EN LA QUE SE ENTREGÓ UN DOCUMENTO QUE LIMITABA LAS ACCIONES COLONIZADORAS Y LA POSESIÓN DE LAS TIERRAS YA EXPLORADAS. (1)
1563	PROHIBICIÓN	SOBRE DESCUBRIMIENTOS NUEVOS Y POBLACIÓN. RESTRICCIONES QUE PERDURARON POR DIEZ AÑOS, HASTA 1573. (1)
1573	CÓDIGO Se publica en 1596	ORDENANZAS DE DESCUBRIMIENTO Y POBLACIÓN DE FELIPE II. SE MARCABAN PRECISIONES SOBRE LA FORMA DE LA CIUDAD, EL TRAZADO DE CALLES Y PLAZAS LOCALIZACIÓN DE LA IGLESIA Y EDIFICIOS DE GOBIERNO. TAMBIÉN INFLUJAN EN EL DISEÑO DE LAS CASAS. ESTAS LEYES, TENDIERON A ESTRUCTURAR METÓDICAMENTE EL PROCESO URBANIZADOR. (1)
1574		CARTAGENA ADQUIERE EL TÍTULO DE CIUDAD POR SU DESARROLLO COMO PUERTO COMERCIAL.

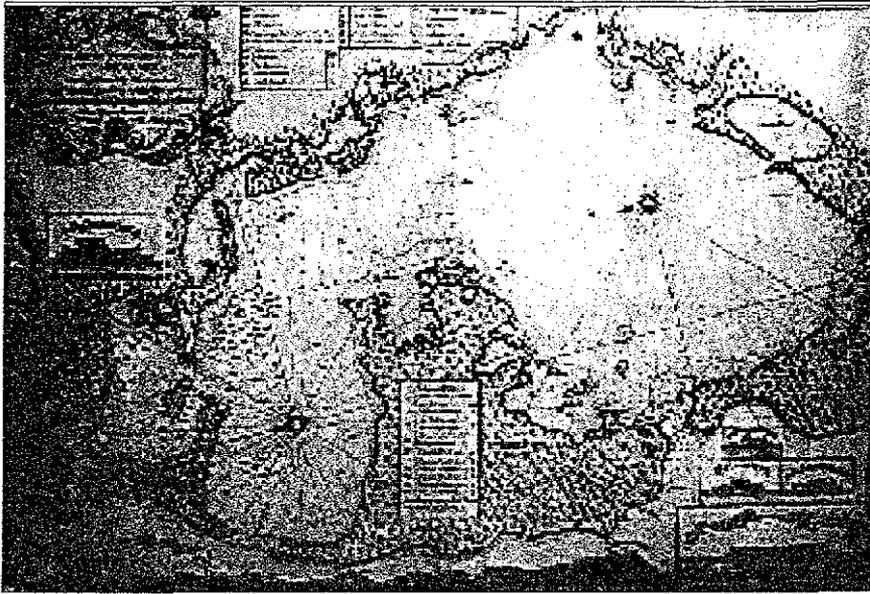
cuadro 2

EVOLUCION DE LAS INSTRUCCIONES, REGLAS, LEYES Y PLANES URBANISTICOS		
AÑO	CARÁCTER	CONTENIDO
1680	TRATADO - NORMAS LEGALES	"RECOPIACIÓN DE LEYES DE LOS REINOS DE LAS INDIAS". EDICIÓN QUE DEROGÓ LAS LEYES ANTERIORES LAS CUALES ESTUVIERON MAS ACORDES A LA REALIDAD DE LOS PROBLEMAS COLONIALES. FUE PROMULGADA POR CARLOS II Y SE REFERIAN A LAS CALLES Y PLAZAS COMO COMPONENTES BÁSICOS DE LA CIUDAD. (1)
1791	TRATADO	SE REIMPRIME EL TRATADO AUMENTADO Y CORREGIDO, CONTIENE EL CAPITULO DE LAS POBLACIONES, COMO Y DONDE DEBEN FUNDARSE. (1)
1810-1819		FINALIZA LA ADMINISTRACIÓN COLONIAL.
1920	PROPUESTA URBANA no constituyó propiamente un Plan	LA FIRMA INGLESA PEARSON AND SON LIMITED, ELABORA UN PLANO CON RECOMENDACIONES PARA ALCANZAR UN BUEN NIVEL EN CUANTO A DESARROLLO URBANO Y PORTUARIO; CONDICIÓN PARA PERTENECER AL SISTEMA DE RUTAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. (2)
1940	LEY 5 DE 1940	"DENTRO DEL PERIMETRO AMURALLADO DE CARTAGENA, NADIE PODRÁ REALIZAR CONSTRUCCIÓN O VARIACIÓN ALGUNA SIN LA APROBACIÓN Y REGLAMENTACIÓN DEL GOBIERNO. (3)
1946	NUEVA LEY	CONCEDE LAS FACULTADES ANTERIORES A LA ACADEMIA DE HISTORIA Y A LA SOCIEDAD DE MEJORAS PÚBLICAS. (3)
1948	PLAN 1er. Plan Regulador	PRIMER PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD REALIZADO POR JOSE Ma. GONZALES CONCHA. FUE ELABORADO CON LA MISIÓN DE FACILITAR EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LA CIUDAD Y SE BASÓ EN DOS INSTRUMENTOS: EL PLAN VIAL Y EL PLAN DE ZONIFICACIÓN A UN HORIZONTE DE DIEZ AÑOS. (2)
1958	DECRETO DE LA ALCALDÍA	OBLIGA SOLAMENTE A LA CONSERVACIÓN DE LA FACHADA Y PARA CONSTRUCCIONES NUEVAS EXIGE RETOMAR LAS LINEAS ARQUITECTÓNICAS DEL ESTILO COLONIAL. (3)
1959	LEY 163	HASTA HOY RIGE EN MATERIA DE PATRIMONIO. CREÓ EL CONSEJO DE MONUMENTOS NACIONALES PARA UNIFICAR EL MANEJO DEL PATRIMONIO, APROBAR PROYECTOS Y APLICAR MULTAS. (3)

EVOLUCION DE LAS INSTRUCCIONES, REGLAS, LEYES Y PLANES URBANISTICOS		
AÑO	CARÁCTER	CONTENIDO
1965	PLAN 2do. Plan Regulador	PLAN PILOTO DE DESARROLLO URBANO DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI, ORIENTADO A DELIMITAR EL PERÍMETRO URBANO DE CARTAGENA Y LAS ZONAS DE ACCIÓN URBANA. (2)
1970	ESTUDIOS Y PLANES	MARCO OTRA FASE EN EL PLANEAMIENTO DIRIGIDA A VALORIZAR AL PATRIMONIO DE LA CIUDAD CON MIRAS AL DESARROLLO TURÍSTICO. "ESTUDIO ASESOR PARA LAS FORTIFICACIONES DE CARTAGENA DE INDIAS". "CARTAGENA ZONA HISTÓRICA". FUE UN PASO FUNDAMENTAL PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN. (3)
1973	PLAN No alcanzó la categoría de instrumento legal	"PLAN DE REVITALIZACIÓN DE CARTAGENA ANTIGUA"; CON EL FIN DE REANIMAR ZONAS Y EDIFICIOS DEPRIMIDOS DEL CENTRO HISTÓRICO. (3) EN 1978 SE ACTUALIZÓ PARA INCLUIRLO EN EL PLAN DE DESARROLLO.
1976-1990	PLAN 3er. Plan Regulador	PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE CARTAGENA. UNO DE SUS OBJETIVOS ERA DOTAR A LA CIUDAD DE UN PLAN DE ORDENAMIENTO FÍSICO, ESPACIAL Y LOGRAR EL DESARROLLO DE LA COMUNIDAD. (2)
1987	ACTO LEGISLATIVO No. 1 DE 1987	SE ERIGE EL DISTRITO CULTURAL Y TURÍSTICO DE CARTAGENA DE INDIAS. (2)
1989-2010	PLAN Acuerdo No. 044	"PLAN DE DESARROLLO DEL DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA. CODIGO DE URBANISMO" ACTUALIZABA EL PLAN EXISTENTE DESDE 1978 QUE HABÍA PERDIDO VIGENCIA. ESTABLECÍA UNA ADECUACIÓN ENTRE LAS DENSIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y LA CAPACIDAD DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS. (4)
1984	APROBACIÓN DE SOLICITUD	POR EL COMITÉ DEL PATRIMONIO MUNDIAL DE LA UNESCO, COMO "PUERTO, FORTALEZA Y CONJUNTO DE MONUMENTOS DE CARTAGENA DE INDIAS". PARA SER PARTE DE LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL. (3) EN 1985 SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL DE LA HUMANIDAD. (2)
1992	REGLAMENTO	ACTUALMENTE, ACUERDO MUNICIPAL No. 06 DE 1992. "PARA PROTEGER EL PATRIMONIO CULTURAL INMUEBLE DE CARTAGENA". (3)
1994	PLAN	"PLAN ESTRATÉGICO CARTAGENA SIGLO XXI". (5)

Fuente: (3) "Planes de Revitalización e Intervención en Espacios Públicos en el Centro Histórico de Cartagena de Indias" Ponencia. (2) POT. Op. cit. (3)Samudio Trullero A. Op. cit. (4) Gaceta Municipal. Cartagena de Indias No. 32 E. especial de 1990.

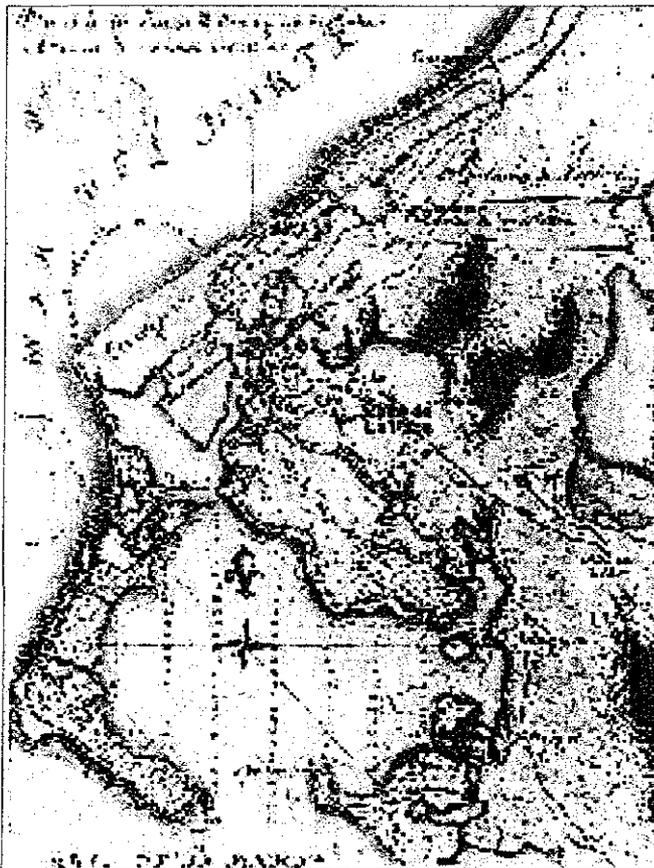
EVOLUCION DE LAS INSTRUCCIONES, REGLAS, LEYES Y PLANES URBANISTICOS		
AÑO	CARÁCTER	CONTENIDO
1994	PLAN	"PLAN ESTRATÉGICO CENTRO HISTÓRICO CARTAGENA DE INDIAS". LOS OBJETIVOS PLANTEADOS FUERON: LA CONSERVACIÓN, RESTAURACIÓN Y VALORACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO. (6)
1994	PLAN Acuerdo No. 14	"PLAN MAESTRO DE ORDENAMIENTO FÍSICO PARA LA ISLA DE BARÚ Y LA ZONA NORTE DE CARTAGENA". (7)
1996	REGLAMENTO URBANO	HOY VIGENTE EN CARTAGENA , CONTENIDO EN EL ACUERDO No. 023bis DE 1996, ACTUALIZADO COMO UNA RECOMPILACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN QUE SE FUE MODIFICANDO DESDE 1989. (2)
2001	PLAN Decreto No. 0977 de 2001	"PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA DE INDIAS". (2)



BAHÍAS DE CARTAGENA

FUENTE: PLANO DE LA BAHÍA DE LA CIUDAD Y CASTILLOS DE CARTAGENA DE 1742 POR EL CAPITAN PHIL. D.A.

PLANO 1



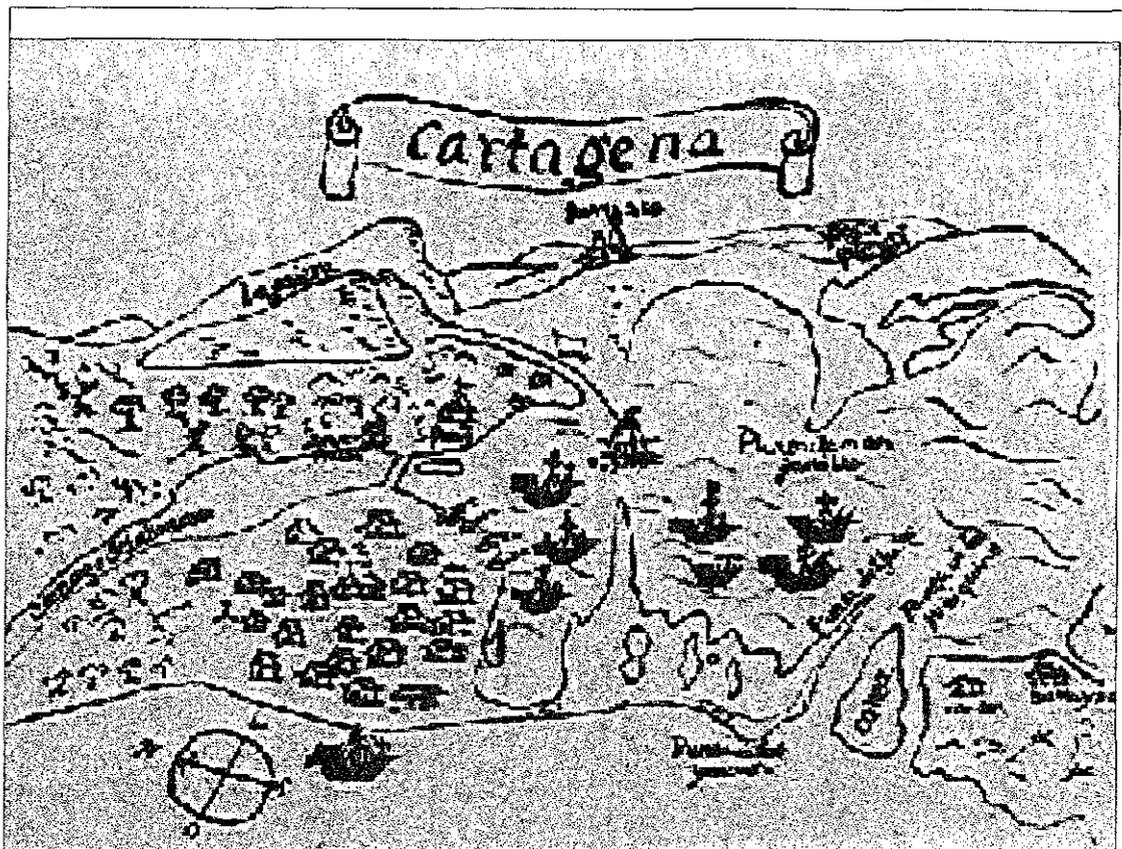
BAHÍA INTERIOR

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FUENTE: PLANO DE LA PLAZA DE CARTAGENA DE INDIAS Y TERRENO DE SUS INMEDIACIONES. ANTONIO DE AREVALO, 1782.

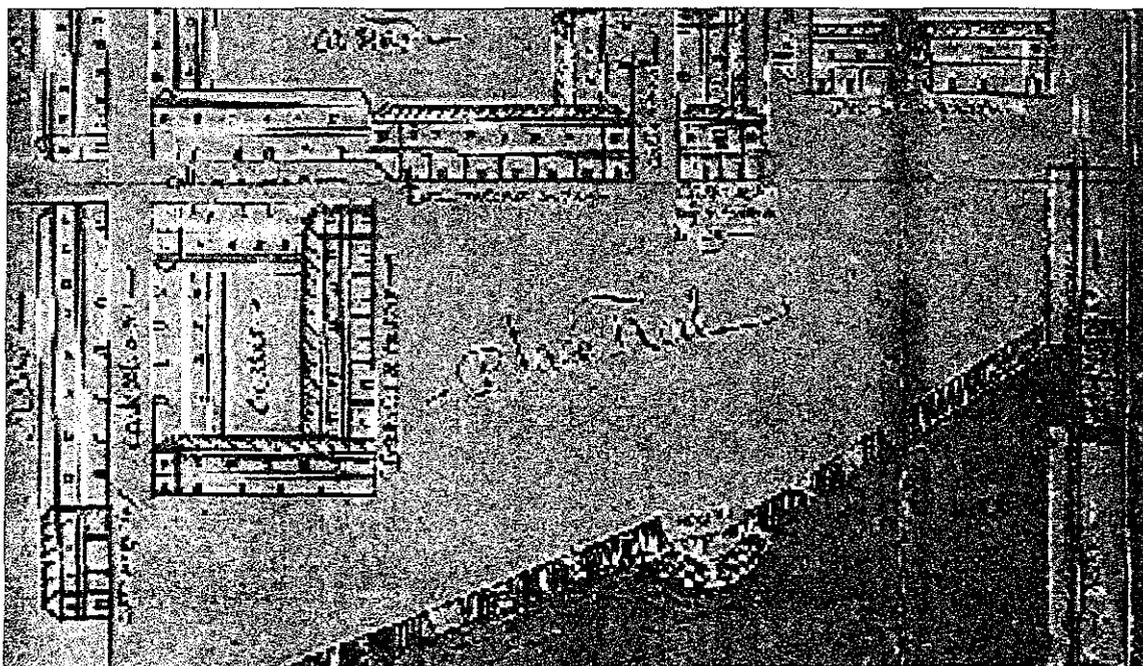
PLANO 2

CARTAGENA EN 1570



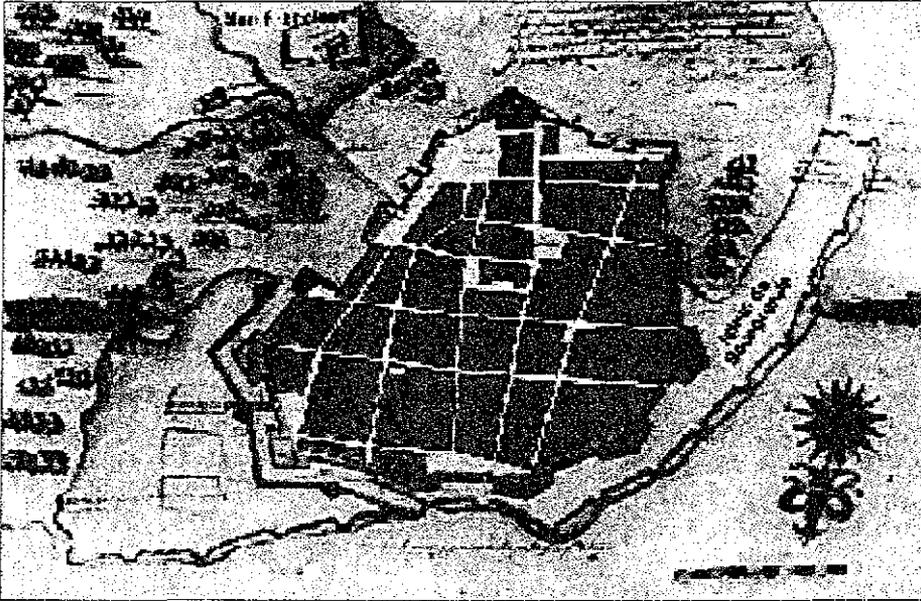
PLANO 3

PLAZA DE LA MAR 1571



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

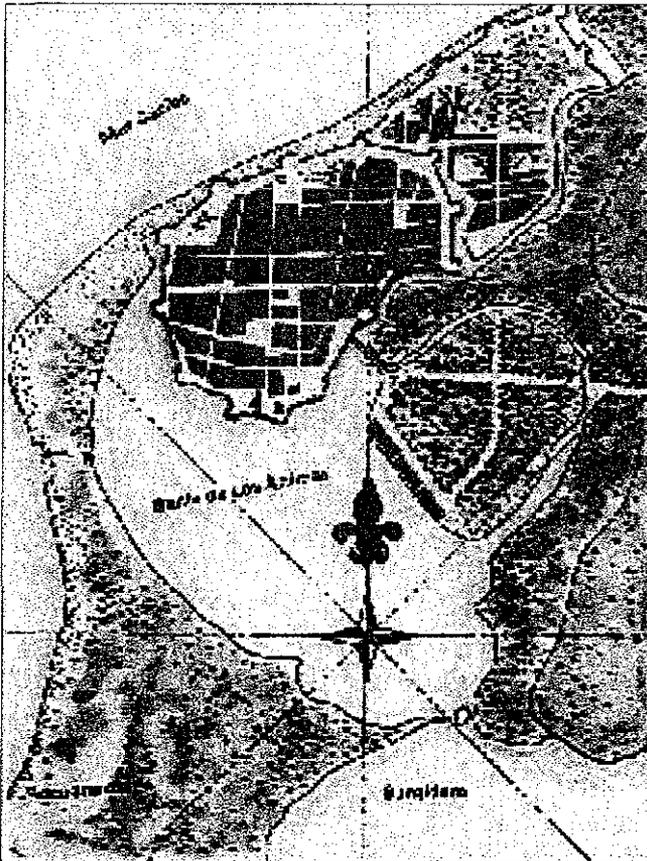
CARTAGENA 1595



FUENTE: PLANTA DE CARTAGENA Y PROYECTO DE FORTIFICACIÓN DE LA PLAZA POR BAUTISTA ANTONELLI (1595)

PLANO 4

CARTAGENA 1597



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FUENTE: PLANO DE CARTAGENA Y SUS FORTIFICACIONES, ENVIADO AL CONSEJO DE INDIAS POR EL GOBERNADOR DON PEDRO DE ACUÑA EN 1597

PLANO 5

Expansión urbana

La colonización de las ciudades en América tuvo como estrategia principal la fundación, la formación y el crecimiento de las ciudades. En la ciudad de Cartagena, después de su fundación, el proceso de formación se dio de manera rápida y sobre un espacio geográfico limitado por el Mar Caribe, bahías y lagunas que circundaban a las islas donde se estableció el asentamiento. Las características físicas del emplazamiento dieron lugar a un esquema de organización territorial compacto, en un principio siguiendo las pautas del poblado indígena que allí existía y, posteriormente, apegándose a conceptos diferentes a los utilizados por las culturas precolombinas.

La ubicación de algunos equipamientos —aunque de manera provisional y con el trazado de caminos que partían del punto de origen del poblado, la Plaza Real o de la Mar hacia la periferia en forma radial—, significaron un primer intento de ordenamiento urbano, que implicó una transformación incipiente de la ciudad dos años después de su fundación en 1535. El proceso de crecimiento en el siglo XVI se debió a la expansión de su área urbana principalmente hacia la zona oriental de la isla.

En las primeras décadas después de su creación, la ciudad presentaba una imagen pobre desde el punto de vista urbano y arquitectónico. A pesar de esto, el proceso de expansión del poblado siguió su curso de tal manera que entre 1533 y 1563 se consolidó en su zona central, conformando un área urbana limitada en el poniente por las actuales calles de Santa Teresa, Santo Domingo y la factoría; en el norte, por las calles de la Merced, Estanco del Aguardiente y Sargento Mayor; en el oriente, por las calles primera y segunda de Badillo y la calle de las Carretas y por el sur, con las plazas de la Aduana y de los Coches.

En 1586 se expandió al poniente de la isla, hacia el Mar Caribe, generándose las actuales calles de: Santa Teresa, calle de Baloco, callejón de los Estribos y la calle de Gastelbondo. Al final del siglo, entre los años de 1595 a 1599, hubo un crecimiento urbano, con el que se cubrió casi toda la extensión territorial de la isla generando dos núcleos urbanos: El Centro o Barrio de la Catedral y el Barrio de San Diego que se formó en la periferia del centro urbano original (véase Plano 6).

En este periodo, la mancha urbana alcanzó a cubrir una superficie que correspondió, años más tarde, al casco urbano delimitado por las murallas y los baluartes.

Estructura urbana

La ciudad de Cartagena comenzó la transformación de su estructura básica, sobre todo, cuando el mismo núcleo primitivo de bohíos donde vivían los aborígenes —llamado Calamarí— empezó a cambiar en el primer intento de ordenación urbana, justo en el año de 1535, dos años después de su fundación.¹² Juan de Vadillo, quien era entonces el juez de residencia, decidió emprender el proceso de transformación urbana de Cartagena construyendo un templo de paja y trazando algunos caminos, los que constituyeron la guía para la ubicación y alineación de las nuevas casas del pueblo. Este hecho marcó el inicio de la futura traza y estructuración del asentamiento.

Infraestructura urbana

En 1539, ya avanzado el siglo, se emprendieron acciones que principalmente contribuyeron a avanzar en la fisonomía del pueblo con obras de infraestructura. La construcción del puente de San Francisco sobre el caño de San Anastasio, fue una de las primeras obras de utilidad pública,¹³ ya que este puente logró la comunicación entre las dos islas que conformarían la ciudad antigua de Cartagena de Indias: la isla principal y la segunda isla en la que posteriormente se asentó el arrabal de Getsemaní.

Por ser Cartagena una isla rodeada por el Mar Caribe y dotada en su interior de una gran bahía, le proporcionó muchas ventajas que la hicieron próspera, pero, a su vez, contó con grandes desventajas que fueron la causa de muchos siniestros que padeció la ciudad en años posteriores. Las características de su emplazamiento le favoreció en el aspecto del comercio, ya que la convirtió en un puerto importante de intercambio de productos; primero con España y más adelante con las ciudades de la Nueva Granada. La categoría de puerto le demandaba una infraestructura básica para su operación por lo que se construyeron muelles que en un principio fueron provisionales. El primero creado en 1542 llamado el muelle viejo, de 50 pies de ancho y luego, en 1562, el muelle nuevo, que se ubicó más cerca de la casa de Contratación.¹⁴

A esta incipiente dinámica de desarrollo urbano, ya avanzado el siglo, se sumó la iniciativa del gobernador Fernández de Busto de impulsar la realización de obras públicas y la transformación de la imagen urbana. Para finales del siglo la mayor parte de los bohíos se habían transformando en casas de piedra.¹⁵ Además, se decidió, también bajo su gobierno, llevar a cabo la obra de relleno de una parte de la Ciénaga de San Anastasio en la zona del Puente de San Francisco. En esta tierra ganada al agua se generó una pequeña y naciente plaza. Estas obras, aunque realizadas con muchas limitaciones tecnológicas, representaron avances

¹² Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias ...*, *op.cit.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*, p. 26.

¹⁵ *Ibid.*, p. 35.

en la infraestructura, ya que quedaban definitivamente conectadas las dos islas por tierra firme. Acción que marcó las pautas para que en los albores del siglo XVII se generara el primer ensanche de la ciudad, es decir, el arrabal de Getsemaní; asimismo, fue determinante para la morfología de la futura ciudad al constituirse —hasta la fecha—, en un espacio de articulación entre la zona central y la periferia.

Otras obras importantes de infraestructura en ese periodo fueron: el camino que se abrió hacia el interior,¹⁶ a las zonas destinadas a la cría de ganado y que siglos más tarde se convertiría, primero en la línea del tren Cartagena-Calamar y en el siglo XX en el eje vial más importante de la ciudad. Otra gran obra fue la construcción del Canal del Dique¹⁷ autorizado en 1571 como un camino y completado en 1582. El Canal fue una obra, que en ese siglo por problemas de mantenimiento no prosperó y tuvo que ser cerrado. Su función consistió en comunicar la bahía de Cartagena a través de varios caños con el Río Magdalena, arteria fluvial de gran importancia para la economía del país siglos adelante. Estas acciones, aunque no se realizaron al interior del poblado, contribuyeron y determinaron en gran medida al desarrollo futuro de la población e influyeron notablemente en su estructura (véase Cuadro 5).

Infraestructura militar

La infraestructura militar fue construida en este siglo para la defensa de la plaza contra piratas y corsarios, así como de protección en contra de los eventos meteorológicos que la azotaron. Infraestructura militar que se constituyó en los elementos determinantes de la forma y configuración de la ciudad.

En el año de 1586 llegaron a Cartagena Juan de Tejeda y Bautista Antonelli para iniciar las grandes obras de arquitectura militar cuya construcción tardaría dos siglos y la convertirían en la principal plaza fuerte de las Indias. Aunque al inicio de ese proyecto —tendiente a lograr el confinamiento total de la ciudad— no se realizaron obras permanentes, sí se dieron los primeros pasos hacia el proyecto definitivo elaborado por Antonelli, que se llevaría a cabo en el siguiente siglo.¹⁸

Las condiciones geográficas del sitio, una extensión de tierra en forma alargada al borde de la costa y una bahía que daba entrada hasta los intersticios de la ciudad, marcaron la disposición de los elementos de defensa que en este siglo únicamente se concentraron en la construcción de las fortificaciones exteriores, de manera provisional, y en la realización del proyecto definitivo para las murallas de la plaza.

¹⁶ Camino a Curucha cerca de Arjona, hacia las márgenes del Canal del Dique. Marco Dorta. *Op. cit.*, p. 26.

¹⁷ Bell, Lemus Gustavo. *Cartagena de Indias de la Colonia a la República*. Colección Historia No. 3 Fundación Simón y Lola Gubereck Santa Fé de Bogotá, 1991. Capítulo “El Canal del Dique 1810-1840: El Viacrucis de Cartagena”.

¹⁸ Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias...*, *op cit.*, p. 9 a 13.

Los fuertes que se construyeron fueron: el fuerte de Vargas en 1567 en la bahía exterior que se ubicó en uno de los puntos estratégicos hacia mar abierto, para defender la entrada por la parte norte de Bocagrande. En ese mismo año se construyó el fuerte de Gamboa para defender el canal de Bocagrande hacia su parte sur. En 1566 se construyó el fuerte de San Felipe del Boquerón, que más adelante sería sustituido por el fuerte de San Sebastián del Pastelillo ubicado en la isla de Manga que también hacía parte del emplazamiento; su objetivo era la defensa de la bahía interior. Posteriormente, se levantó el fuerte de la caleta en 1567 y un puente levadizo en el puente de San Francisco, con la finalidad de resguardar a la ciudad (véase Cuadro 6 y Plano 7).

Todas estas obras, en un primer momento, se construyeron en forma no definitiva, por lo que fueron presa fácil de los ataques sucedidos en ese tiempo: el primero de ellos diez años después de su fundación, en 1543, por el pirata Roberto Baal el cual se apoderó fácilmente de la ciudad. Dieciséis años más tarde, en 1559, fue asediada por una segunda flota a la cabeza de Martín Cote, quien cobró un rescate para no quemar la ciudad. En 1568 ésta fue bombardeada por John Hawkins pero se impidió el asalto. Al final del siglo, en 1586, el corsario Francis Drake asestó un duro golpe a la ciudad dejándola en un estado deplorable de destrucción, propiciando la llegada del italiano Bautista Antonelli en ese mismo año para el diseño y construcción del sistema definitivo de fortificación que se llevaría a cabo en el siguiente siglo.¹⁹

Equipamiento urbano

En el siglo XVI el equipamiento de la ciudad se componía principalmente de iglesias, conventos y algunas oficinas administrativas que controlaban la llegada y salida de mercancía del muelle de la ciudad.

El equipamiento religioso lo formaban: la primera Iglesia de Cartagena, construida en 1534; la catedral y tres conventos (uno dominico, uno agustino y uno franciscano). La iglesia se construyó primero con paja y caña en la esquina de la actual calle del Coliseo y calle del Colegio; luego, en 1563, se reconstruyó con madera y, en 1577, se construyó la nueva catedral en la Plaza de la Proclamación donde aún se encuentra hasta nuestros días. El Convento de Santo Domingo se construyó con paja y caña en 1534 en la plaza de la Hierba, más adelante y después de un incendio que lo destruyó, se construyó definitivamente en 1579 en el sitio que ocupa actualmente.²⁰

El convento de San Francisco se fundó en 1559 corriendo la misma suerte que el convento de Santo Domingo, por lo cual se reconstruyó en 1560. El Convento de San Agustín se fundó en 1582 en lo que hoy es la universidad de Cartagena. En un inicio la ubicación de los conventos e iglesias marcaron un primer anillo de formación de la ciudad, característica que después cambió con la reubicación de

¹⁹ Zúñiga, Angel Gonzalo, "San Luis de Bocachica. Un Gigante Olvidado". En *La Historia Colonial de Cartagena de Indias*. Punto Centro-Forum. Cartagena, 1997, p. 11 a 12.

²⁰ Marco, Dorta E. *Cartagena de Indias...*, op cit.

la Catedral y el convento de Santo Domingo hacia la periferia del lado poniente del núcleo urbano (véase Cuadro 6).

El equipamiento urbano civil estaba representado por el edificio de la Aduana ubicado en la Plaza de la Mar. En 1572 era el edificio de mayor importancia en el poblado; la Casa de Contratación que tenía que ver con las comunicaciones y algunos aspectos de la Aduana, se encontraban también en la misma plaza, generando un conjunto administrativo que para la época significaba el punto vital de la ciudad. La casa del Cabildo se encontraba en las inmediaciones de la Plaza Mayor y, por último, hacia la zona de la segunda isla se empezaba a vislumbrar la expansión con la ubicación del matadero, el cual funcionó allí desde 1595 hasta 1815 (véase Cuadro 7 y Plano 8).

La ciudad de entonces era pobre de elementos, aunque ya contaba con algunos edificios públicos de cierto carácter e importancia. La centralidad que esto implicaba, por su ubicación en el núcleo principal de la ciudad, la estructuraban y le daban un sentido urbano que permitía una fácil identificación de las zonas en las que se dividía la ciudad.

Red vial

A esta centralidad funcional, se suma el sistema vial de la ciudad, cuyas calles principales se concentraban en los alrededores de la Plaza Mayor y la Plaza de la Mar, donde se encontraban ubicados los edificios administrativos de mayor importancia de la época; y, a su vez, permitían la conexión de las diferentes zonas y funciones urbanas. De la Plaza de la Mar —actual Plaza de la Aduana— salían las actuales calles Cochera del Gobernador, del Candilejo, de San Pedro y de la Amargura, las cuales comunicaban con la Plaza Mayor, la Catedral y la casa del Cabildo. La Plaza de la Hierva y la Plaza de los Jagüeyes —el lugar donde se encontraban el mayor número de pozos de agua dulce—, se comunicaban a través de senderos naturales que más tarde formaron parte importante de la estructura vial de la ciudad ya que comunicaban directamente al barrio de San Diego.

Las restantes vías de la traza formaban la red secundaria y definían las manzanas y permitían el acceso a los lotes de la ciudad. En la segunda isla, Getsemaní, una calle paralela a la ribera de la bahía y dos calles en cruz dirigidas a los cuatro puntos cardinales, se sumaron a la red de caminos de la ciudad del siglo XVI.

Traza

La ciudad del siglo XVI presentaba una estructura homogénea y adecuada a la morfología de la isla y a las características del medio natural con una estructura bastante compacta y una traza que se iba conformando ordenada y estructurada. El modelo adoptado fue diferente al de las otras ciudades coloniales. Su disposición en forma de una retícula irregular, con ejes en sentido norte-sur y oriente-poniente, que se estableció desde el principio, se expandió, después de la

consolidación del área central, hacia su periferia inmediata y hasta el mar con mínimas variaciones. Posteriormente, se ajustó al borde de la muralla generando diferencias en la conformación de algunas de las manzanas por el ángulo resultante entre los ejes predominantes de las calles con respecto al de la muralla.

Fue un modelo de ciudad con calles estrechas. Las trazadas en sentido norte-sur, permitieron la formación de túneles de aire desde el mar hacia la ciudad. En las calles con sentido oriente-poniente se generaron sombras en la orientación norte de las casas, por su doble altura y el ancho de la calle. Este hecho: brisa marina y sombra, generó un microclima confortable en el interior de la ciudad en respuesta al clima cálido y húmedo de la región.

Plazas

En algunas intersecciones o remates de calles principales se generaron espacios abiertos: plazas y plazuelas. Estos espacios urbanos formaron parte importante de la estructura de la ciudad ya que por su ubicación, hacen pensar en una armoniosa relación entre lo lleno y lo vacío, lo público y lo privado. Las plazas como espacio cívico, de convivencia, de conexión de vías, de distribución de recorridos y vestíbulo abierto de edificios públicos, desempeñaron un papel de funcionalidad dentro de la estructura. Cartagena contaba con ocho plazas: siete en la isla principal y una en la isla vecina.

La Plaza de la Mar construida en 1572 por Pedro Fernández de Busto fue en un principio la plaza principal por situarse junto al puerto, además también servía de muelle para descargar las flotas; ordenaba los edificios administrativos y casas que se ubicaban en ella, las cuales contaban con portales adintelados en la planta baja; era el lugar de vida ciudadana más intensa, pues en ella se encontraba la Casa de Contratación, las carnicerías y las tiendas de mantenimientos. La Plaza de los Jagüeyes —que toma su nombre por encontrarse el mayor número de pozos de agua dulce de la ciudad— como hemos señalado líneas antes. La Plaza Mayor ubicada en un espacio adyacente a donde se encontraba la Catedral. La Plaza de Santo Domingo formada por el convento de su mismo nombre y la Plaza de la Hierva en la que se organizaba el mercado. En la segunda isla se encontraba la Plaza del Matadero, que más adelante se convertiría en un espacio majestuoso para la ciudad (véase Cuadro 8 y Plano 9).

Esta serie de plazas marcaron la configuración urbana de la ciudad de Cartagena de Indias que hasta la fecha la ubica como una de las ciudades más importantes y bellas de la Nueva España.

Barrios

El último de los elementos analizados de la estructura es el barrio. La ciudad a finales de siglo, hacia 1590, contaba con el Barrio de la Catedral —ya consolidado— y con el Barrio de San Diego en proceso de formación. Este último

partía de la plaza de los Jagüeyes, hacia la periferia de la isla principal, en su parte oriente. Asimismo, el barrio o arrabal de Getsemaní en la isla vecina, iniciaba su trazado con algunos senderos fomentando el poblamiento por la localización del convento de San Francisco y el matadero (véase Cuadro 8 y Plano 9).

Imagen urbana

A mediados de siglo la ciudad presentaba todavía una imagen de incipiente desarrollo; el núcleo urbano aún no se despegaba de su estructura primitiva. La mayor parte de las casas estaban construidas con madera y bahareque. Según Alonso de Mendoza,²¹ en 1573 y hacia finales de siglo, existían unas 400 casas de las cuales una parte eran ya de mampostería con las características aparentes actuales. Esta condición, en la segunda mitad del siglo, aportaba a la ciudad una nueva imagen con la que alcanzaba un nuevo escalón en su desarrollo. Las primeras casas fueron construidas por Juan de Vadillo en las inmediaciones de la primera iglesia que más adelante sería la Catedral. Los solares en las manzanas eran de muy variadas formas y tamaños con escasos frentes y gran profundidad como consecuencia del proceso del reparto, en el cual es claro la especulación con la tierra urbana llevada a cabo por los primeros pobladores.²²

²¹ Tellez German; Moure Ernesto. *Repertorio Formal de Arquitectura Doméstica. Cartagena de Indias, Epoca Colonial*. Corporación Nacional de Turismo, Bogotá, Colombia, 1982, p. 17.

²² *Ibid.*

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLOS XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
INFRAESTRUCTURA URBANA		
TRAZADO DE LAS CALLES DEL POBLADO	1535 a 1537	SE DIO EL PRIMER INTENTO DE ORDENAMIENTO URBANO, BAJO LA GOBERNATURA DE JUAN DE VADILLO. (1)
PUENTE DE SAN FRANCISCO	1539	UNA DE LAS PRIMERAS OBRAS DE UTILIDAD PÚBLICA SOBRE EL CAÑO DE SAN ANASTASIO, PARA UNIR EL NÚCLEO INICIAL EN LA PRIMERA ISLA CON LA ISLA VECINA DE GETSEMANÍ. (1)
MUELLE	1542	1er. MUELLE PARA COMERCIALIZACION. LLAMADO EL MUELLE VIEJO. UBICADO MUY CERCA DE LA PLAZA DE LA MAR. (1)
MUELLE NUEVO	1562	2do. MUELLE MAS CERCA A LA CASA DE CONTRATACIÓN. (ANTIGUO MUELLE DE LA ADUANA). (1)
CAMINO HACIA EL INTERIOR (CURUCHA)	MEDIADOS S.XVI	HACIA ZONAS DESTINADAS A LA CRIA DE GANADO. (1)
RELLENO EN LA CIENAGA DE SAN ANASTASIO	1579	SE CONSTRUYE UN PRETIL PARA LA DEFENSA Y PARA DESCARGAR MERCANCÍA, CREANDO UNA PLAZA ENTRE LOS DOS PUENTES. (1)
CANAL DEL DIQUE	1571	SE CONCEDE PRIVILEGIO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN CAMINO QUE COMUNICARA VARIOS CAÑOS QUE SE ALIMENTABAN DEL RIO MAGDALENA. (1)
ACUEDUCTO DE CARTAGENA	1582	SE COMPLETA EL CANAL PERO POR FALTA DE MANTENIMIENTO SE DETERIORA Y CAE EN DESUSO. (1)
	1577 - 1582	PRINCIPIO Y FIN DEL PROYECTO DE ABASTECIMIENTO DE AGUA A LA CD. DESDE EL ARROYO DE MATUTE. PROYECTO QUE NUNCA FUE TERMINADO POR LO QUE EL PROBLEMA NO QUEDÓ RESUELTO EN ESE MOMENTO. (1)
INFRAESTRUCTURA MILITAR		
FUERTE DE VARGAS	1567	FUE EL PRIMER FUERTE DE LA BAHIA EXTERIOR, EL CUAL SE INSTALÓ EN LA PUNTA DE ICACOS PARA DEFENDER LA ENTRADA POR LA PARTE NORTE DE LA BAHÍA, POR BOCAGRANDE. SE REEDIFICÓ VARIAS VECES. SU ÚLTIMA FUNDACIÓN FUE EN EL AÑO DE 1602 CON EL NOMBRE DE FUERTE DE SAN MATÍAS. (1)

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

cuadro 6

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS	SIGLO XVI AÑO	OBSERVACIONES
FUERTE DE GAMBOA	1558	PARA LA DEFENSA DEL CANAL DE BOCAGRANDE EN SU PARTE SUR. (1)
FUERTE DE SAN FELIPE DEL BOQUERÓN	1566	1ra. FORTALEZA QUE DEFENDIÓ LA BAHÍA INTERIOR DE CARTAGENA EN LA ISLA DE MANGA. (1)
FUERTE DE LA CALETA	1567	SEGUNDA FORTALEZA QUE TUVO LA BAHÍA DE CARTAGENA EN LA PUNTA DE LOS ICACOS A ORILLAS A ORILLAS DEL CAMAL DE BOCAGRANDE. (1)
PUENTE LEVADIZO	1586	YA NO EXISTÍA EL FUERTE. (1)
ALMACEN DE GALERAS	1586	DEFENDIDO POR TRINCHERAS PARTIENDO LA CALZADA DE SAN FRANCISCO. (1)
BODEGAS DEL ARSENAL	1587	BODEGA DONDE SE GUARDABA MUNICIONES, VIVERES Y PERTRECHOS PARA LAS GALERAS QUE LLEGABAN AL PUERTO. (1)
PROYECTO DE FORTIFICACIÓN DE LA CIUDAD	1595	DESDE DONDE SE APROVISIONABA A LOS GALEONES. UBICADAS A ORILLAS DE LA BAHÍA EN LO QUE ES AHORA EL ARSENAL. (2)
EQUIPAMIENTO URBANO		
RELIGIOSO		
CATEDRAL	1535 a 1537 1563 a 1568 1577 a 1612	1era. IGLESIA DE CARTAGENA, DE PAJA Y CAÑA. SE CONSTRUYE DE MADERA. SE CONSTRUYE LA NUEVA CATEDRAL EN EL SITIO ACTUAL. (1)
CONVENTO DE SANTO DOMINGO	1534-1539 1551 1579	1er. EDIFICIO DE PAJA Y CAÑA EN LA PLAZA DE LA YERVA. SE FUNDA EN LA PLAZA DE LA YERBA Y SE DES-TRUYE EN UN INCENDIO EN 1552. SE COMENZÓ A CONSTRUIR EL CONVENTO QUE AÚN EXISTE. (1)

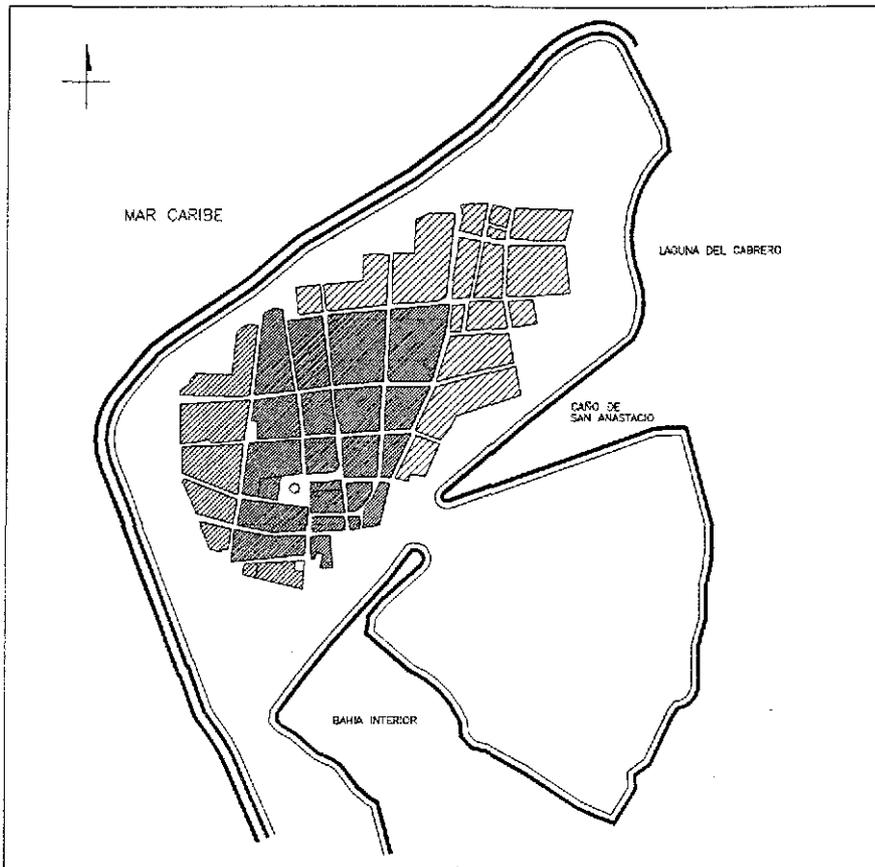
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRA PUBLICAS	SIGLO XVI AÑO	OBSERVACIONES
CONVENTO DE SAN FRANCISCO	1559	SE ESTABLECE EL PRIMER MONASTERIO FRANCISCANO. SUCUMBIÓ EN UN INCENDIO.
	1560	SE CONSTRUYE POR SEGUNDA VEZ.
	1590	SE FUNDA LA CONSTRUCCIÓN QUE HASTA HOY PERSISTE EN EL BARRIO DE GETSEMANÍ. (1)
CIVIL CASA DEL CABILDO	1563	FECHA EN LA QUE SE ADQUIEREN UNAS CASAS DE CANTERÍA PARA UBICAR LA OFICINA DE JUSTICIA, LA CARCEL, LA OFICINA Y LA VIVIENDA DEL GOBERNADOR. (1)
CASA DE CONTRATACIÓN	1571	ERA PARTE DE LOS EDIFICIOS QUE SE ENCONTRABAN EN LA PLAZA DE LA MAR. OCUPABA UNA MANZANA ENTERA CON SOPORTALES SOBRE LA PLAZA. (1)
ADUANA	1572	SE CONSTRUYE EL EDIFICIO CON MATERIAL DE CANTERA. (1)
MERCADO		UBICADO EN LA PLAZA DE LA MAR. SE COMERCIALIZABAN LOS PRODUCTOS QUE DESEMBARCABAN LAS FLOTAS. (1)
HOSPITAL	1579	FECHA EN LA QUE SE TERMINÓ DE CONSTRUIR EL EDIFICIO. (1)
EL MATADERO	FINES DE SIGLO - 1815	DE LAS PRIMERAS CONSTRUCCIONES EN EL BARRIO DE GETSEMANÍ FUNCIONÓ ALLÍ DESDE FINES DEL SIGLO XVI HASTA 1815. SE ENCUENTRA UBICADA EN LO QUE ES HOY EL PARQUE DEL CENTENARIO. (1)
VIALIDAD CALLE PARALELA A LA RIBERA DE LA BAHÍA	1597	EN EL PLANO DE ESA FECHA, APARECE LA ACTUAL CALLE LARGA EN EL BARRIO DE GETSEMANÍ. (1)
2 CALLES EN CRUZ DIRIGIDAS A LOS CUATRO PUNTOS CARDINALES.	1597	EN EL BARRIO DE GETSEMANÍ. UNA QUE VA DESDE EL PUENTE HASTA TIERRA FIRMA SE LLAMÓ MAS TARDE DE LA MEDIA LUNA. (1)

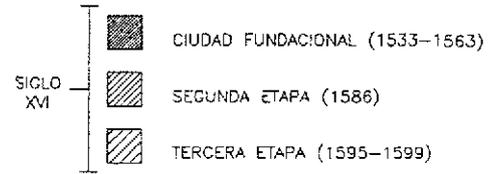
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
SIGLO	XVI	OBSERVACIONES
OBRAS PUBLICAS		
PRIMERA MITAD DEL SIGLO	ANO	
CALLE COCHERA DEL GOBERNADOR CALLE DEL CANDILEJO CALLE DE SAN PEDRO CALLE DE LA AMARGURA		TRES CALLES QUE SALEN HACIA EL NORTE DE LA PLAZA DE LA MAR EN EL CENTRO HISTÓRICO. SALE AL ORIENTE DE LA PLAZA DE LA MAR. (1)
PLAZAS PLAZA DE LA MAR	1571	LLAMADA TAMBIÉN PLAZA REAL Y HOY PLAZA DE LA ADUANA. EL LUGAR DE MAS VITALIDAD EN EL POBLADO. (1)
PLAZA DE LOS JAGÜELLES		LLAMADA ASÍ POR SER EL LUGAR DONDE SE ENCONTRABAN EL MAYOR NÚMERO DE POZOS DE AGUA. EN LA ACTUALIDAD SE LLAMA PARQUE FERNANDEZ DE MADRID. (1)
PLAZA DE SANTO DOMINGO	1579	EN EL SITIO QUE OCUPA ACTUALMENTE. (1)
PLAZA MAYOR		LA ACTUAL PLAZA DE BOLIVAR (1)
PLAZA DE LA YERVA O DEL PUENTE		OCUPA LO QUE ES HOY LA PLAZA DE LOS COCHES. (1)
PLAZA DEL MATADERO		EN LO QUE HOY ES EL PARQUE CENTENARIO. (1)
PLAZA DE LA TRINIDAD	1597	ESTA PLAZA NACE CON EL INICIO DEL POBLADO. EN ELLA CONVERGEN CINCO CALLES QUE LE DAN UNA FORMA IRREGULAR. (1)
PLAZA DE LA CARNICERÍA		ERA EL LUGAR DE MERCADO DE LA ÉPOCA. (1)
BARRIOS BARRIO DE LA CATEDRAL	1533-1563	CONFORMADO POR LA CIUDAD FUNDACIONAL QUE INICIA EN LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO. CORRESPONDÍA A LA ZONA QUE RODEABA A LA PARROQUIA DE LA CATEDRAL. (1)
BARRIO DE SAN DIEGO	1595	UBICADO EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD; PARA ENTONCES AÚN NO CONSOLIDADO, SEGÚN EL PLANO DE BAUTISTA ANTONELLI DE 1595. (1)
BARRIO DE GETSEMANÍ	1597	INICIÓ CON UN TRAZADO QUE NO COINCIDE CON LAS VÍAS ACTUALES; PARA ENTONCES YA EXISTÍA EL CONVENTO DE SAN FRANCISCO Y EL MATADERO. EN EL LUGAR DEL ACTUAL PARQUE CENTENARIO. (3)

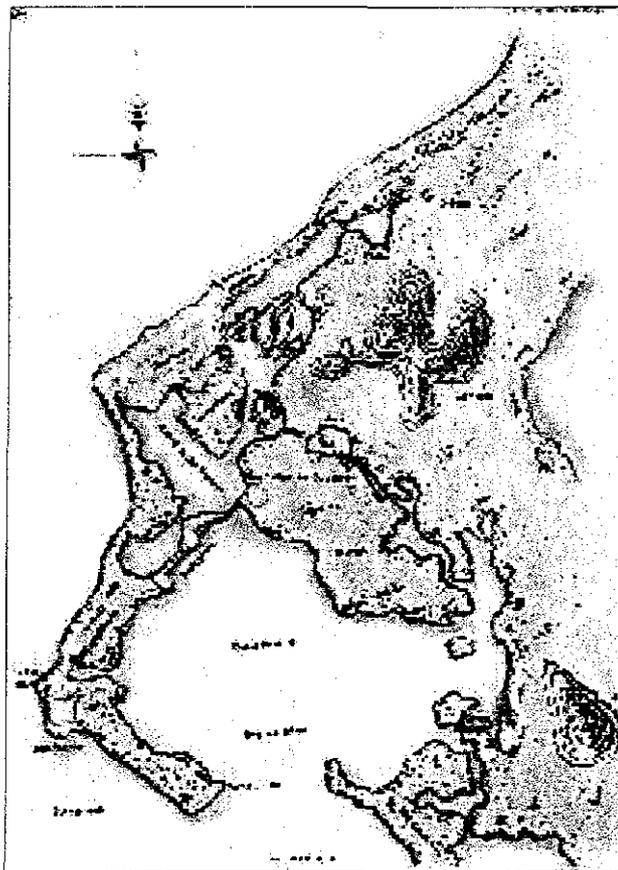
TESIS CON FALLA DE ORIGEN



EXPANSIÓN URBANA



PLANO 6



PLANO 7 (FUERTES 1580)

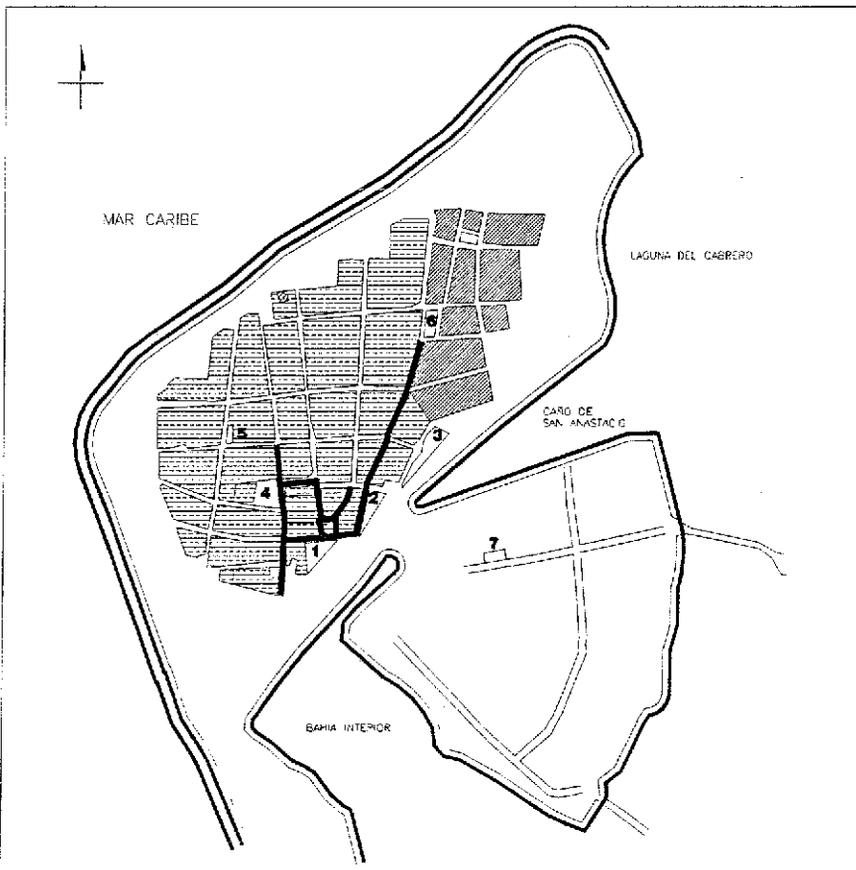
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



PLANO 8

ESTRUCTURA URBANA

- EQUIPAMIENTO RELIGIOSO
 - 1 - CATEDRAL - Primera ubicación, después Hospital de Sr. Juan de Dios
 - 2 - CONVENTO STO. DOMINGO - Primera ubicación
 - 3 - CATEDRAL - Ubicación definitiva
 - 4 - CONVENTO DE STO. DOMINGO - Ubicación definitiva
 - 5 - CONVENTO DE SN. FRANCISCO
- △ EQUIPAMIENTO CIVIL
 - 1 - PRIMERA ADUANA
 - 2 - CASA DE CONTRATACION
 - 3 - CASA DEL CABILDO
 - 4 - MATADERO
 - 5 - MERCADO
- EQUIPAMIENTO MILITAR
 - 1 - ALVACEN DE GALERAS (Sala de Armas)
 - 2 - BODEGAS DE ARSENAL



PLANO 9

- CALLES IMPORTANTES
- ▨ BARRIO DE LA CATEDRAL
- ▩ BARRIO DE SAN DIEGO
- PLAZAS
 - 1 - PLAZA DE LA MAR
 - 2 - PLAZA DE LA HERBA
 - 3 - PLAZA DEL MERCADO
 - 4 - PLAZA MAYOR
 - 5 - PLAZA DE SANTO DOMINGO
 - 6 - PLAZA DE LOS JAGUELLES
 - 7 - PLAZA DEL MATADERO

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

Expansión urbana

En el año de 1633 Cartagena de Indias cumplió su primer siglo de vida urbana.²³ Este cambio de siglo significó para el nuevo núcleo urbano, pasar de un periodo fecundo de experiencias e incierto de cambios y transformaciones urbanas, a uno de definición y consolidación. Fue durante este siglo cuando la ciudad definió su carácter de punto importante de comunicación e intercambio y de Plaza Fuerte para la defensa del territorio, a través de sus fortificaciones y murallas. Siglo que se convirtió, así, en un tiempo clave para la historia de la ciudad y un tiempo decisivo para su configuración urbana definitiva.

Este periodo se caracterizó por una intensa actividad constructiva. Edificios religiosos y civiles transformaron la imagen de la ciudad, así como la construcción —con un carácter más permanente— de las murallas y baluartes que cercaron el casco urbano y garantizaron la defensa de la ciudad contra los piratas y corsarios. Esta seguridad de la ciudad influyó de manera importante en la estructura física y poblacional, ya que el número de habitantes se duplicó en un tercio de siglo, entre otras cosas, por el establecimiento de una guarnición militar permanente y el gran número de trabajadores y artesanos que se ocuparon en las obras de defensa.²⁴

El auge del comercio fue el factor esencial que contribuyó a una gran dinámica urbana en este siglo; primero, al establecerse la ciudad de Cartagena como el puerto más importante de un inmenso y rico territorio y primer mercado de productos españoles en Sudamérica y segundo, por el desarrollo que este puerto adquirió al lograrse la comunicación entre la ciudad y el interior a través del río Magdalena, por la vía fluvial del Canal del Dique. Los problemas que en este siglo todavía tenía el canal en cuanto a mantenimiento y, por ende, de funcionamiento, no fueron una limitante para el aumento del tráfico comercial. Este conjunto de circunstancias que se derivaron de las condiciones de su bahía y de la situación geográfica, fueron elementos que impulsaron su prosperidad.

Al mismo tiempo que la población crecía, la mancha urbana aumentaba y se consolidaba en una estructura poco jerarquizada, con excepción de la Plaza Mayor. El crecimiento urbano, que se realizaba en forma progresiva hacia el oriente, era impulsado por grandes edificios: Conventos, Casa de la Moneda, Iglesias, entre otros, los que ocupaban enormes superficies, en ocasiones manzanas enteras. A finales de siglo, se alcanzó la conformación definitiva de los barrios de San Diego y de Getsemaní.

²³ Marco, Dorta Enrique. *Cartagena de Indias. La Ciudad y sus Monumentos*. Sevilla, 1951, p. 69.

²⁴ *Ibid.*

El área de expansión dentro de la isla principal durante esta época, conformó el Barrio de San Diego que abarcaba básicamente el extremo oriente del área urbana a partir de la plaza de San Diego hacia el límite con la muralla. Con esta nueva expansión se generaron las actuales calles del Torno, de las Bóvedas, del Jardín, de la Carbonera, de los Siete Infantes, de la Cruz, de Quero, de la Necesidad, del Pilar, del Cabo, San Pedro Mártir, Portobelo y de la Serrezuela.

A principios de siglo, cuando la ciudad superó los límites de la isla principal y comenzó a expandirse a la isla vecina, el nuevo barrio de Getsemaní fue incorporado al núcleo primitivo, consolidándose la actual vía de la Media Luna —única comunicación con la ciudad extramuros—; la calle Larga y la calle del Arsenal. Otras vías surgieron posteriormente alrededor de la plazuela de la Trinidad como las actuales calles: del Pozo, del Guerrero, de la Sierpe, de San Andrés, del Espíritu Santo, el Callejón Ancho y el Callejón Angosto (véase Plano 10).

Estructura urbana

Cartagena de Indias experimentó en el siglo XVII un proceso de transformación en su imagen urbana ocasionado principalmente por la sustitución de la madera y del bahareque por la mampostería de piedra en las construcciones, lo que permitió nuevos diseños y tipologías de edificación, dándole un aspecto más sólido y sofisticado al paisaje de la ciudad. Asimismo, los importantes enclaves para la defensa —con la aparición de un nuevo perímetro urbano compuesto de murallas y bastiones—, definieron su aspecto de recinto cerrado y le proporcionaron, desde el punto de vista de la imagen, elementos más significativos a la ciudad, mismos que aún perduran hasta nuestros días.

El proyecto de encerrar la ciudad con murallas y baluartes para su defensa y la decisión de extender el perímetro hacia los límites del barrio de San Diego, cambiaron la configuración de la plaza, aprovechándose al máximo la superficie total de la isla para su expansión. La estructura generada por este circuito de piedra, como se verá más adelante, contribuyó en gran medida a un proceso de compactación del tejido urbano y a una estructura de calles condicionada por las puertas que se abrieron en algunos puntos de la muralla.

Infraestructura urbana

En este siglo las obras de infraestructura urbana no fueron lo prioritario; los trabajos que se realizaron de beneficio para la ciudad consistieron en el traslado del muelle viejo al sitio que ocupa actualmente y la reinauguración del Canal del Dique en 1650, con los esfuerzos hechos por el gobernador de la ciudad don Pedro Zapata de Cárdenas. El acondicionamiento del canal con nuevas obras hidráulicas permitieron que se hiciera más navegable y que conectaran las poblaciones de Pasacaballos, Rocha, Gambote, Mahates, San Estanislao, Barrancas y varias haciendas. Aunque fue la obra de mayor envergadura

realizada en esa época, no tuvo gran trascendencia por los problemas suscitados en la administración de su operación. Esto fue lo más importante que se realizó en esa época²⁵ (véase Cuadro 9).

Infraestructura militar

La construcción de las fortificaciones de Cartagena, fue una tarea que duró todo el tiempo de la Colonia por las sucesivas reconstrucciones y ampliaciones que debieron hacerse ante los derribos ocasionados por los ataques de piratas y corsarios a la ciudad. La decisión de su construcción definitiva con materiales duraderos se dio en este siglo, por los intentos fallidos a finales del siglo anterior —bajo el gobierno de Don Pedro de Acuña—, ya que se realizaron con materiales endebles que no soportaron los ataques ni las inclemencias climáticas. Esta defensa de Cartagena fue decisiva para contrarrestar los ataques que derribaron las obras construidas en el siglo anterior. Se comenzó con las fortalezas que defendieron su bahía y posteriormente con las murallas y baluartes que protegieron al núcleo urbano.

El primer tercio del siglo se caracterizó por la construcción de la protección de la bahía interior de Cartagena. Desde 1609, hasta 1631, el ingeniero Cristóbal de Roda estuvo al frente de las obras; se construyeron nuevos fuertes menos vulnerables. Para resguardar la entrada a la bahía interior por Bocagrande, se construyó el Fuerte de San Matías (1602), en el sitio donde se encontraba el Fuerte de Vargas en la Punta de Icacos; para hacer pareja de ataque, se proyectó un año después la Plataforma de Santángel y se construyó, en 1617, con una existencia efímera. En 1626 se construyó el Fuerte de Santa Cruz o Castillogrande en Punta Judío trazado por el ingeniero Tiburcio Spanochi; con esta obra se logró de manera eficiente la protección por la entrada de Bocagrande. Por este acierto se dispuso la demolición de San Matías y Santángel en el mismo año. Como complemento al Fuerte de Castillogrande y para protección de la bahía interior se construyó el Fuerte de San Juan de Manzanillo a manera de una pequeña plataforma artillada y dos pequeños fuertes más: el de Manga, que desapareció al final de ese mismo siglo y el del Boquerón, que ya existía desde el siglo anterior²⁶ (véase Plano 11).

En 1646 se decidió la construcción del castillo de San Luis de Bocachica en la bahía exterior, bajo la dirección de Don Juan Bautista Antonelli hijo, para proteger el estrecho canal del mismo nombre que había sido abierto por la fuerza de las mareas, convirtiéndolo en esta época en el único acceso navegable hacia la bahía de Cartagena.²⁷ Con San Luis de Bocachica pierden casi toda su

²⁵ Bell, Lemus Gustavo. *Cartagena de Indias de la Colonia a la República*. Colección Historia No. 3. Fundación Simón y Lola Gubere. Santa Fe de Bogotá, 1991, p. 135.

²⁶ Segovia, Salas Rodolfo. *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia*. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1982, p. 26 a 27.

²⁷ Zúñiga, Angel Gonzalo. "San Luis de Bocachica. Un Gigante Olvidado". En *La Historia Colonial de Cartagena de Indias*. Punto Centro-Forum Cartagena, 1997.

importancia las Fortalezas de Castillo Grande y Manzanillo; este último se convirtió en un almacén de repuestos de artillería.

En 1657 se construyó el Castillo de San Felipe de Barajas, en la cima del cerro de San Lázaro, con el objetivo de resguardar el acceso de la ciudad por tierra firme. Con esta obra se cumplió una primera etapa de consolidación de los elementos para la defensa externa de las dos islas de Cartagena (véase Plano 12).

Casi de forma paralela se comenzó la construcción del cinturón de murallas y baluartes que rodearon a la antigua ciudad de Cartagena. El primero de los baluartes fue el de San Felipe, en 1614, hoy de Santo Domingo, ubicado al poniente de la ciudad. Años más tarde, entre 1625 y 1638, se construyen los de: Santa Catalina, Santa Clara, San Lucas, San Francisco Javier, San Andrés, así como la Puerta del Reloj; esta última constituyó un elemento esencial en la estructura vial del casco urbano. En el núcleo de Getsemaní se construyeron las murallas y los baluartes: el Reducto, Barahona, Santa Isabel, la Puerta y Batería de la Media Luna de San Antonio o de San Francisco. En 1655 se construyó lo que sería el primer intento de la Muralla de la Marina con lo que se conformaba un recinto completamente cerrado.²⁸ Toda la obra de defensa, desde sus inicios, paso por un proceso de construcción y reconstrucción, principalmente por los fuertes nortes que causaban derribos y por el terrible asedio que sufrió la ciudad a finales de siglo, para más precisión en el año de 1697 cuando Jean Bernard, Barón de Pointis, destruyó gran parte de la defensa de Cartagena (véase Cuadro 9, 10 y 11 y Plano 13).

Estos elementos defensivos constituyeron la infraestructura militar de la época e intentaron frenar a las flotillas de piratas que continuaron acechando el Mar Caribe.

Equipamiento urbano

El siglo XVII fue próspero en la dotación de equipamiento religioso para la ciudad, pues durante el mismo se construyeron los edificios conventuales que todavía existen en la ciudad, y que siguen manteniéndose con otros usos, como puntos estratégicos dentro de la estructura urbana. El primer convento que se construyó fue el Colegio de la Compañía de los Jesuitas, sobre la cortina de muralla que está entre los baluartes de San Ignacio y San Francisco Javier, al surponiente del núcleo urbano. Más adelante se fundaron y construyeron los conventos de: Santa Cruz de la Popa (1607), de los Religiosos Descalzos de la Orden de San Agustín, en los extramuros de la ciudad, localizado en la cumbre del cerro llamado Popa de la Galera; Santa Teresa, primer convento de monjas (1607); el de las Carmelitas Descalzas de la Reforma de Santa Teresa²⁹ (1609); el de San Agustín, que se terminó a principios de este siglo; San Diego (1611); Santa Clara (1617), y

²⁸ Segovia, Salas Gonzalo. *Las Fortificaciones de Cartagena...*, *op. cit.*, p. 51 a 54

²⁹ Bossa, Herazo Donald. *Nomenclator Cartagenero*. Banco de la República, Bogotá, 1981, p. 31.

el de la Merced (1625).³⁰ También surgieron algunas iglesias en esa época: la iglesia de la Trinidad y la Ermita de San Roque en el barrio de Getsemaní.

El Colegio de la Compañía, los dos conventos de monjas, el Convento de San Agustín y el de la Merced, se ubicaron todavía en el núcleo central de la ciudad, concentrador de actividades y servicios. Los conventos restantes y la iglesia de Santo Toribio, se ubicaron en el barrio de San Diego y las iglesias de la Trinidad y de San Roque, en el barrio de Getsemaní. Estos últimos ocuparon terrenos por fuera del núcleo central, posiblemente por disponibilidad de espacio en las zonas urbanas que se estaban formando en ese momento, iniciando así un incipiente proceso de descentralización de actividades y constituyéndose en elementos importantes en la estructura interna de cada uno de estos nuevos núcleos (véase Cuadro 11 y 12 y Plano 13).

En Cartagena el equipamiento civil de la época estaba representado por los edificios donde se desarrollaban las actividades administrativas que, en general, ocupaban espacios en casas provisionales. Las Casas del Cabildo, donde tenían su vivienda los gobernadores y se dictaban las ordenanzas referentes a lo urbano, se ubicaban en la entonces Plazuela del Gobernador. La Real Aduana, la Contaduría y la Real Caja se ubicaron en la Plaza de la Aduana; las dos últimas, en un principio funcionaron en el mismo lugar y posteriormente se instalaron por separado. La Contaduría ocupó el lugar en donde estuvo la Casa de Contratación hasta 1571.³¹

La Real Aduana y la Real Caja, edificio adosado a la muralla, tenía comunicación directa con el muelle para el paso de mercancías a través de una boca o puerta en la muralla. La Casa de la Moneda, donde se labraba ésta y se tasaba lo gastado en la ciudad, estaba localizada en lo que era la calle de la Cruz, en el barrio de San Diego. Por último, la Casa de la Inquisición o Tribunal del Santo Oficio, se ubicaba en la plaza principal; posteriormente, en el mismo sitio se construiría uno de los más bellos ejemplares de la arquitectura civil de Cartagena, el Palacio de la Inquisición.

Otros equipamientos civiles fueron los hospitales entre los que se encontraban: el Hospital de San Juan de Dios, el del Espíritu Santo y el de San Lázaro. Los dos primeros estaban a cargo de la congregación de San Juan de Dios y se ubicaban, el primero, en los terrenos que ocupó la primitiva catedral y, el segundo, en la calle principal de Getsemaní con su iglesia y enfermería. El Hospital de San Lázaro se ubicaba en los extramuros cerca del Camino Real que partía de la puerta de la Media Luna; al principio eran un conjunto de bohíos que ocuparon terrenos del actual barrio del Pie del Cerro³² (véase Cuadro 12 y 13 y Plano 13).

³⁰ Marco, Dorta Enrique. *Cartagena de Indias...*, op. cit., p. 47 a 48 y 72 a 77.

³¹ *Ibid.*, p. 79.

³² *Ibid.*, p. 77 a 89.

Red vial

La red vial en el casco antiguo, todavía incipiente, estuvo condicionada, principalmente, por el cinturón de murallas que rodearon a la ciudad y las puertas o boquetes abiertas en ellas, que la comunicaron con el barrio de Getsemaní y el camino hacia las haciendas y tejares en el exterior del recinto amurallado.

En el siglo XVII la red vial de la ciudad se incrementó sensiblemente con el surgimiento del nuevo núcleo urbano de Getsemaní, que ya despuntaba a finales del siglo anterior. Según el plano de Francisco Picardo de 1688, el barrio de Getsemaní ya contaba con una trama de calles cuya retícula no obedecía al patrón establecido en el núcleo urbano original; las vías se caracterizaron por ser callejones estrechos y casi tortuosos que en muchos de los casos se vieron interrumpidos por las manzanas de dimensiones diversas que conformaron la traza. Fue hasta los albores del siglo XIX cuando realmente se vislumbró el desarrollo urbano de la zona, conservándose aún la estructura establecida en su origen. Las calles del barrio, que corresponden con las actuales, fueron: la de San Juan, de San Antonio, del Pozo, de las Palmas, Callejón Ancho, Callejón Angosto, de la Sierpe, del Guerrero, del Espíritu Santo y Santa Isabel. La calle de la Media Luna, sobre el camino que comunicaba el casco antiguo con extramuros, se constituyó en la arteria más importante dentro del barrio en este periodo, al igual que la calle Larga con la que formaba la pareja de calles principales del arrabal³³ (véase Cuadro 13).

Traza

El proceso de amurallamiento de la ciudad incidió de forma directa en la configuración de las zonas periféricas, definiendo los trazados intramuros y marcando el crecimiento de la mancha urbana. En el caso de Cartagena, aunque el límite ya estaba dado por la franja costera, no existía una clara definición de las posibilidades de extensión del poblado. La muralla fue el elemento que contribuyó tajantemente a establecer el límite de la ciudad y condicionó su estructura. Uno de los aspectos donde tuvo efectos urbanos, fue en la conformación del tejido al borde del núcleo, el cual hacia la zona norte, obedeció a un trazado de forma rectilínea siguiendo la línea de la muralla y ésta, a su vez, siguiendo la línea costera con la cual limita. Hacia la zona oriente, el barrio de San Diego permitió un crecimiento de la mancha, al extenderse el proyecto original de la muralla; y hacia el sur y el poniente, la muralla se adaptó al tejido ya consolidado y fijó los límites sobre el caño de San Anastasio y el Mar Caribe, respectivamente.

Plazas

Así, la muralla en Cartagena surgió como un elemento generador de primer orden en la estructura, definiendo los espacios intramuros y extramuros inmediatos a ella. Se creó un camino a todo lo largo de su perímetro que se consolidaría en los siglos siguientes cuando se avanzó en el proceso de densificación de las

³³ Bossa, Herazo Donaldo. *Nomenclator*,... op. cit., p. 239.

manzanas y comenzaron a formarse plazas en las intersecciones de la muralla con los ángulos de las manzanas. Estos espacios abiertos serían, más adelante, elementos importantes en la estructura urbana de la ciudad.

La Plaza de la Artillería es un ejemplo claro de espacio público generado por la muralla en este siglo. Se formó del espacio que quedó entre el baluarte de San Felipe, hoy de Santo Domingo y el límite de manzanas que existían en la zona. Otro ejemplo es la plaza de la Merced que se creó con el baluarte de la Merced y la construcción del convento del mismo nombre en el borde rectilíneo del recinto. Por otro lado, las iglesias y conventos ubicados hacia el interior de la retícula, presionaron sobre la estructura de las manzanas colindantes, dando origen a pequeñas plazas delante de sus fachadas; algunos ejemplos son: la Plazuela de San Diego, que surgió con las construcciones del Convento de San Diego y el Convento de Santa Clara; la Plazuela de San Agustín; la Plazuela del Gobernador llamada después, de la Proclamación creada con las casas del Cabildo y la Catedral, era el lugar destinado a paradas, revistas, alardes militares, etcétera³⁴ (véase Cuadro 13 y 14 y Plano 14).

En el barrio de Getsemaní se consolidó la Plazuela de la Trinidad con la construcción de la iglesia en el siglo XVI; esta plaza fue creada por las efímeras cuatro calles que surgieron en ese siglo; otra plaza fue la del Pozo, que más que plaza era una calle ancha donde se encontraba un pozo que suministraba “agua gorda” a los vecinos.³⁵ Esta estructura de plazas se fue conformando a medida que la mancha se extendía y consolidaba, fungiendo como el elemento ordenador del conjunto urbano principalmente para las funciones religiosas en este siglo, tanto en el núcleo original como en Getsemaní.

Barrios

Getsemaní fue el último núcleo urbano conformado en la época colonial. A principios del siglo XVII comenzó a extenderse fuera de los límites del primitivo recinto que ya resultaba insuficiente, considerándose éste el primer ensanche de Cartagena hacia la isla vecina que había comenzado a poblarse a fines del siglo anterior. Con esto quedó consolidada la ciudad colonial de Cartagena de Indias (véase Plano 14).

Imagen urbana

La imagen de la ciudad en el siglo XVII tuvo un cambio drástico respecto del siglo anterior. Según Fr. Pedro Simón fue en 1627³⁶ cuando los edificios comenzaron a transformar su fisonomía con el uso de materiales duraderos. Se descubrieron canteras de piedra en las aguas circundantes, con la que se construyeron los edificios haciéndolos más seguros y resistentes a los constantes incendios, contribuyendo con esto a una consolidación del espacio urbano, además, por las

³⁴ *Ibid.*, p. 45.

³⁵ *Ibid.*, p. 251.

³⁶ Urueta y Piñeres. *Cartagena y sus cercanías*. Segunda edición, Cartagena tip. de vapor “Mogollón” 1912.

características físicas de la piedra, permitió obtener fachadas vistosas en el conjunto. Para entonces, las casas de mampostería se construían con balcones volados y ventanales con claraboyas como respuesta al clima cálido de la zona ofreciendo una imagen interesante del conjunto de la calle; las casas de bahareque y madera quedaron relegadas a la isla vecina de Getsemaní y a las zonas extramuros; los edificios religiosos ya mostraban su fisonomía con muros de piedra sillares tanto en la isla principal como en la isla vecina.

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OPRAS PÚBLICAS	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
INFRAESTRUCTURA URBANA		
LA CIUDAD DE CARTAGENA	1633	CUMPLE PRIMER SIGLO DE VIDA URBANA. PERÍODO MAS FECUNDO DE SU EXISTENCIA. NO CRECIÓ EN LOS DOS ÚLTIMOS TERCIOS DEL SIGLO. EL SIGLO CONCLUYE EN 1697 CON EL ATAQUE A CARTAGENA POR EL BARÓN DE POINTIS. (1)
MUELLE	PRINCIPIOS DE SIGLO	SE TRASLADA EL MUELLE VIEJO AL SITIO QUE OCUPA ACTUALMENTE. (1)
CANAL DEL DIQUE	1650	SE REINAUGURA EL CANAL CON NUEVAS OBRAS HIDRÁULICAS QUE LO HACEN MAS NAVEGABLE Y CONECTA A LAS POBLACIONES DE PASACABALLOS, ROCHA, GAMBOTE, MAHATES, SAN ESTANISLAO, BARRANCAS Y VARIAS HACIENDAS. (3)
INFRAESTRUCTURA MILITAR		
FORTIFICACIONES	1er. TERCIO DEL SIGLO	SE COMIENZAN A CONSTRUIR CON MATERIALES DURADEROS AMPLIANDO EL RECINTO A LOS LÍMITES DEL BARRIO DE SAN DIEGO. (4)
BALUARTE DE SAN FELIPE (SANTO DOMINGO)	1602	HACIA ESTA FECHA COMIENZA A PLASMARSE EL PROYECTO DE ANTONELLI CON EL BALUARTE DE SANTO DOMINGO, EL CUAL TOMA SU NOMBRE DEL CONVENTO DEL SIGLO XVI. (4)
NUEVO FUERTE DE SAN MATÍAS	1602	SE VUELVE A FUNDAR DESPUES DE QUE SE PROPONE CAMBIARLO HACIA PUNTA DEL JUDÍO PARA RESGUARDAR LA BAHÍA INTERIOR. (4)
PLATAFORMA DE SANTÁNGEL	1603 1617	SE REALIZA EL PROYECTO, COMO PAR DEL FUERTE DE SAN MATÍAS. SE ERIGE UNA PEQUEÑA FORTALEZA DE EXISTENCIA EFÍMERA. (4)
BALUARTE DE SANTA CATALINA	1625-1638	SUFRE POR LOS EMBATES DEL MAR Y LOS ATAQUES DE LOS FRANCÉSES. (1)
SAN MATÍAS Y SANTÁNGEL	1626	LA REAL CÉDULA DE 1626 ORDENA LA DEMOLICIÓN DEFINITIVA DE ESTOS FUERTES. (4)
FUERTE DE CASTILLO GRANDE O SANTA CRUZ	1626-1631	UBICADO EN PUNTA JUDÍO. (4)

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRA PUBLICA	SIGLO	OBSERVACIONES
	ANO	
BALUARTE DE SAN IGNACIO	1630	ES LA FECHA DE TERMINACION DE LA OBRA. SE UBICA EN EL MUELLE DE LA CONTADURIA, EN LA PLAZA DE LA MAR. HACIA 1730 ADQUIERE SU DIMENSION ACTUAL. ORIGINALMENTE SE LLAMÓ DE LOS MOROS. (1)
BALUARTE DE SAN FRANCISCO JAVIER	1630	PARECIDO AL DE SAN IGNACIO, EN LA ACTUALIDAD DA PASO AL TRÁFICO VEHICULAR DESDE LA AVENIDA SANTANDER AL CENTRO. (1)
BALUARTE DE SANTA CLARA	PRINCIPIOS DE SIGLO XVII	TOMA SU NOMBRE POR LA VECINDAD AL CONVENTO DE LAS CLARISAS.
FUERTE DE MANGA	1631	DEL CUAL SE CONOCE MUY POCO. EN 1631 APARECE EN LA RELACION QUE HACE MURGA AL REY FELIPE IV. (1)
FUERTE DE SAN JUAN DE MANZANILLO	1631	CONTEMPORÁNEO CON EL DE MANGA, POSTERIORMENTE SE CONVIERTE EN ALMACÉN DE REPUESTOS DE ARTILLERÍA. (4)
PUERTA DEL RELOJ	1631	ERA LA PUERTA PRINCIPAL DE LA CIUDAD Y SU ÚNICO INGRESO. (4)
MURALLAS DE GETSEMANÍ	1631-1633	FRANCISCO DE MURGA ORDENA SU CERRAMIENTO Y SE TERMINA EN 1633. ASÍ PASA A FORMAR PARTE DEL CASCO URBANO ANTIGUO. (4)
BALUARTE DE BARAHONA BALUARTE DE SANTA ISABEL BALUARTE DE SAN LORENZO O DEL REDUCTO	1631- 1633	EL PRIMERO QUE SE CONSTRUYÓ EN GETSEMANÍ. EN LA ESQUINA QUE HOY OCUPA EL CENTRO DE CONVENCIONES. LOS DOS PRIMEROS FUERON DESTRUIDOS EN 1904. (2)
PUERTA Y BATERIA DE LA MEDIA LUNA DE SAN ANTONIO O DE SAN FRANCISCO.	1631	FUE LA LLAVE DE LA COMUNICACIÓN CON LAS ESTANCIAS DE TIERRA FIRME. PERMITÍA CORTAR EL ÚNICO ACCESO A CARTAGENA. FUE LA OBRA MAS IMPORTANTE DEL CERCO DE GETSEMANÍ. (1)
BALUARTE DE SAN ANDRÉS	1634	FECHA DE SU TERMINACIÓN, FORMÓ PARTE DE LA CORTINA DE MURALLA QUE DESAPARECIÓ EN EL SIGLO XIX. (2)
BALUARTE DE SAN LUCAS	1635-1638	MIRANDO HACIA EL CAÑO DE JUAN ANGOLA. (4)
CASTILLO DE SAN LUIS DE BOCACHICA	1647 - 1661	ES EL APOYO DE LA BAHÍA EXTERNA DE CARTAGENA DE INDIAS.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS.		
SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS		OBSERVACIONES
	SIGLO XVII	ANO
MURALLA DE LA MARINA		1655
		1688
FUERTE DE SAN FELIPE DE BARAJAS		1657
EQUIPAMIENTO URBANO		
RELIGIOSO		
COLEGIO DE LA COMPAÑIA DE LOS JESUITAS		1604
		1628 -1630
CONVENTO DE SAN AGUSTIN	PRINCIPIOS DE SIGLO	
CONVENTO DE SANTA CRUZ DE LA POPA		1607
CONVENTO DE SANTA TERESA		1607
CONVENTO DE SAN DIEGO		1611 -1625

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Fuente: (1) Marco Dorfa e. Op.cit. Plano por D. Juan de Hita de 1665. (1*) Plano de reconstrucción de la Muralla de la Marina en 1688. (4) Segovia Salas R. Op. cit.

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
IGLESIA Y CONVENTO DE MONJAS CARMELITAS DESCALZAS DE LA REFORMA DE SANTA TERESA.	1609	UTILIZADO COMO CARCEL DE LA CIUDAD. ACTUALMENTE ES LA SEDE DE LA ESCUELA DE BELLAS ARTES. (5)
LA CATEDRAL	1612	CON UN TOTAL DE 21 MONJAS, SE UBICABA ATRÁS DEL CONVENTO DE SANTA TERESA. (5)
CONVENTO DE SANTA CLARA	1617-1621	SE TERMINA LA REEDIFICACIÓN
CONVENTO DE LA MERCED	1625	FUE PARCIALMENTE DESTRUIDO POR EL MAR EN EL S XVIII. CONVERTIDO A HOSPITAL EN 1884 Y HASTA 1974. EN LA ACTUALIDAD FORMA PARTE DEL SECTOR TURISTICO DE LA CIUDAD, ALBERGANDO UN HOTEL QUE LLEVA SU NOMBRE. (1)
IGLESIA DE LA SANTISIMA TRINIDAD	MEDIADOS DE SIGLO	FECHA QUE DEBE CORRESPONDER AL COMIENZO DE LA EDIFICACIÓN CON UN GRAN CLAUUSTRO Y UNA IGLESIA QUE SIGLOS ADELANTE SIRVIÓ DE SOPORTE AL TEATRO HEREDIA. (1)
IGLESIA DE SAN ROQUE	1652	UBICADA EN GETSEMANÍ, EN LA PRIMERA ZONA DE ENSANCHE DE LA CIUDAD ANTIGUA. (1)
IGLESIA DE SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO	1666	UBICADA TAMBIEN EN GETSEMANÍ, JUNTO A LO QUE FUE EL HOSPITAL DEL ESPIRITU SANTO EN LA CALLE DEL MISMO NOMBRE. (1)
CIVIL TRIBUNAL Y CÁRCELES DE LA INQUISICIÓN CASA DE LA INQUISICIÓN	1610 1610 1630	SE COMIENZA LA CONSTRUCCIÓN, LA CUAL POR FALTA DE RECURSOS SE SUSPENDE EN LOS CIMIENTOS. (1)
HOSPITAL DE SAN SEBASTIAN O DE SAN JUAN DE DIOS	1612	COMIENZA EL TRIBUNAL DEL SANTO OFICIO, EN CASAS DE LA PLAZA. SE CONSTRUYÓ LA PRIMERA CASA DE LA INQUISICIÓN LA CUAL OCUPÓ LA PARTE PONIENTE DE LA PLAZA MAYOR, HOY PLAZA DE BOLÍVAR. UN SIGLO DESPUES SE CONSTRUYÓ EL PALACIO BARROCO QUE TODAVÍA HOY EXISTE. (1)
		OCUPÓ EL SITIO DONDE ESTUVO UBICADA LA ANTIGUA CATEDRAL EN LA ESQUINA DE LAS ACTUALES CALLES DEL COLISEO Y DEL COLEGIO. (1)

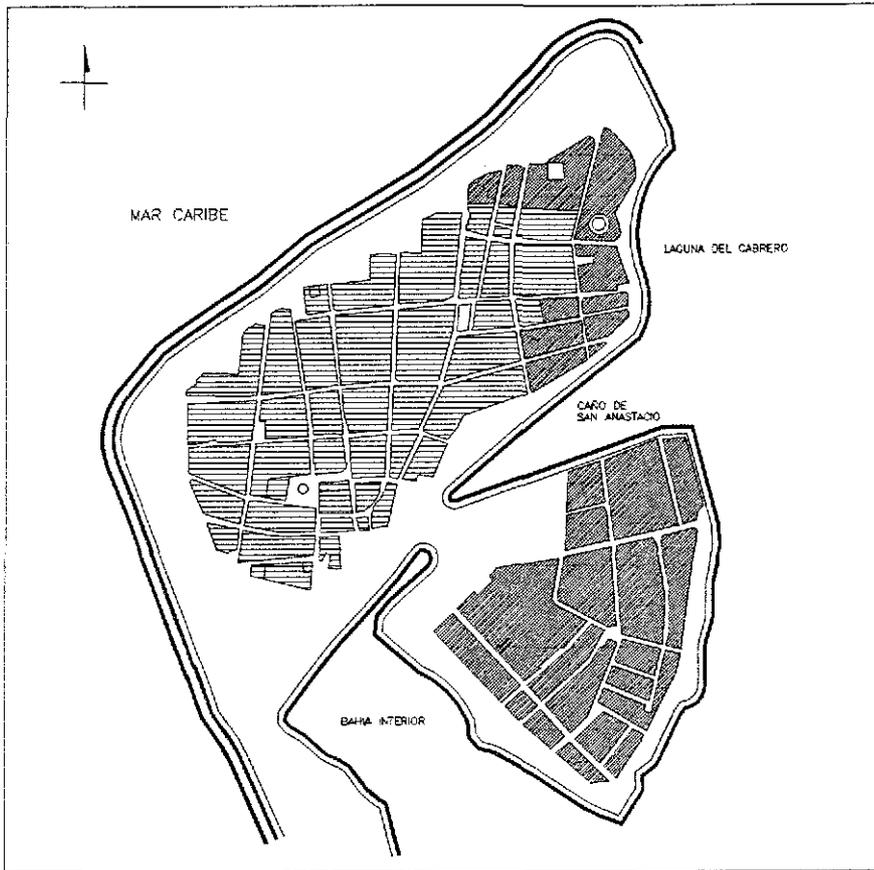
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
LA REAL ADUANA	1620	CONSTRUIDA SIMULTANEAMENTE CON LA MURALLA EN LA QUE SE APOYA. LAS DOS SON OBRAS DE CRISTOBAL DE RODA. (1)
CASA DE LA MONEDA	1620	UBICADA EN LO QUE ERA LA CALLE DE LA CRUZ QUE MAS TARDE TOMÓ EL NOMBRE DE CALLE DE LA MONEDA. (1)
CASA DE LA REAL CONTADURÍA	1622	LLAMADA TAMBIÉN LA CASA DE LA ISLA POR OCUPAR TODA LA MANZANA OCUPADA HOY POR EL EDIFICIO ANDIAN. (1)
LA REAL CAJA	1622	
HOSPITAL DE SAN LÁZARO	1623	UBICADO EN LOS EXTRAMUROS, AL PIE DEL CERRO DE SAN LAZARO. (1)
HOSPITAL DEL ESPÍRITU SANTO	1625	LLAMADO TAMBIÉN HOSPITAL DE CONVALECIENTES, UBICADO EN LA CALLE DEL ESPÍRITU SANTO EN GETSEMANÍ. (1)
CASAS DEL CABILDO	1677	SE CONSTRUYERON EN LO QUE ES AHORA LA GOBERNACIÓN, LA CUAL HA SIDO BASTANTE REFORMADA EN DIVERSAS ÉPOCAS. (1)
VIALIDAD		
CALLES DEL CASCO ANTIGUO		CONSOLIDACIÓN DE LA TRAZA DE LA CIUDAD QUE PARA ENTONCES YA SE ENCONTRABA COMPLETA EN 1688, SEGÚN EL PLANO DE FRANCISCO PICARDO DE LA CIUDAD Y SUS MURALLAS.
CALLES DE GETSEMANÍ	PRINCIPIOS DE SIGLO	LA TRAMA DE CALLES SE EMPEZABAN A FORMAR CON EL NÚCLEO.
CALLE LARGA	CONSOLIDACIÓN	PARTE DESDE EL CONVENTO DE SAN FRANCISCO Y CORRE PARALELA AL BORDE DE LA BAHÍA.
CALLE DE LA MEDIA LUNA	CONSOLIDACIÓN	ATRAVIESA LA ISLA EN DIRECCIÓN ESTE HACIA TIERRA FIRME, REMATANDO CON LA PUERTA FORTIFICADA DEL MISMO NOMBRE.
PLAZAS		
PLAZA DE SAN AGUSTÍN	PRINCIPIOS DE SIGLO	FRENTE AL CONVENTO DE SU MISMO NOMBRE, LLAMADA HOY PLAZA DEL ESTUDIANTE. (1)
PLAZUELA DE SAN DIEGO	1608	SE FORMA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS CONVENTOS DE SANTA CLARA Y DE SAN DIEGO. (1)
PLAZA DE LA ARTILLERÍA	1618	SE FORMÓ EN EL ESPACIO QUE QUEDÓ ENTRE EL BALUARTE DE SAN FELIPE HOY DE SANTO DOMINGO Y LAS MANZANAS QUE EXISTÍAN. (1)

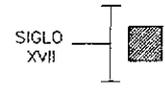
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRA PUBLICA	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
PLAZUELA DE LA TRINIDAD	MEDIADOS DE SIGLO CONSOLIDACION	UBICADA EN EL CENTRO DE GETSEMANI DONDE SE ENCUENTRA LA IGLESIA DE LA TRINIDAD. (1)
PLAZUELA DE LA MERCED	1625	SE CREA CUANDO SE CONSTRUYE EL CONVENTO DE LA MERCED Y EL BALUARTE DE LA MERCED. (1)
PLAZUELA DEL GOBERNADOR	1677	SE CREÓ CON LAS CASAS DEL CABILDO Y LA CATEDRAL. (1)
PLAZA DEL POZO		EN LAS INMEDIACIONES DEL BALUARTE DE BARAHONA EN EL BARRIO DE GETSEMANÍ. (1)
BARRIOS BARRIO DE GETSEMANI	PRINCIPIOS DE SIGLO	CUENTA CON SU TRAZADO DEFINITIVO, ERA UN BARRIO DE ARTESANOS, Y BURÓCRATAS DE SEGUNDA. (1)

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

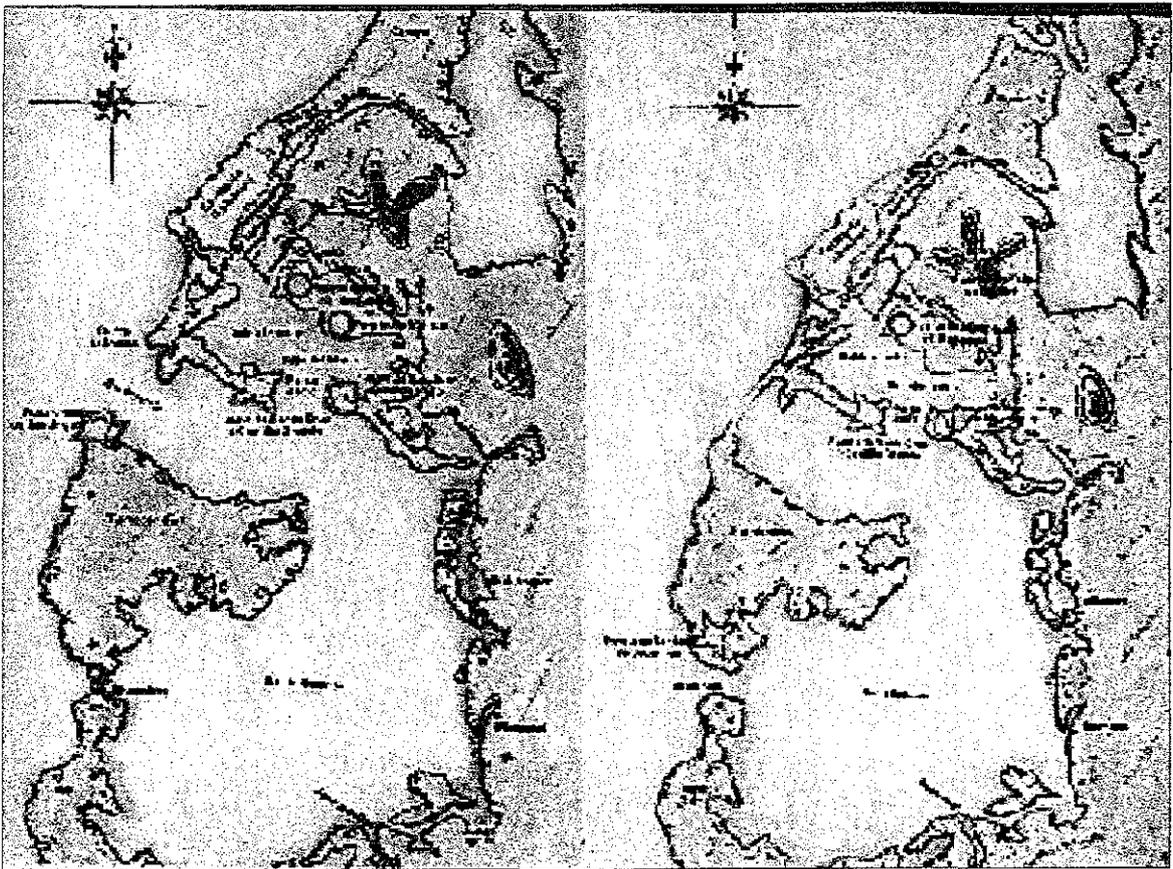


EXPANSIÓN URBANA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

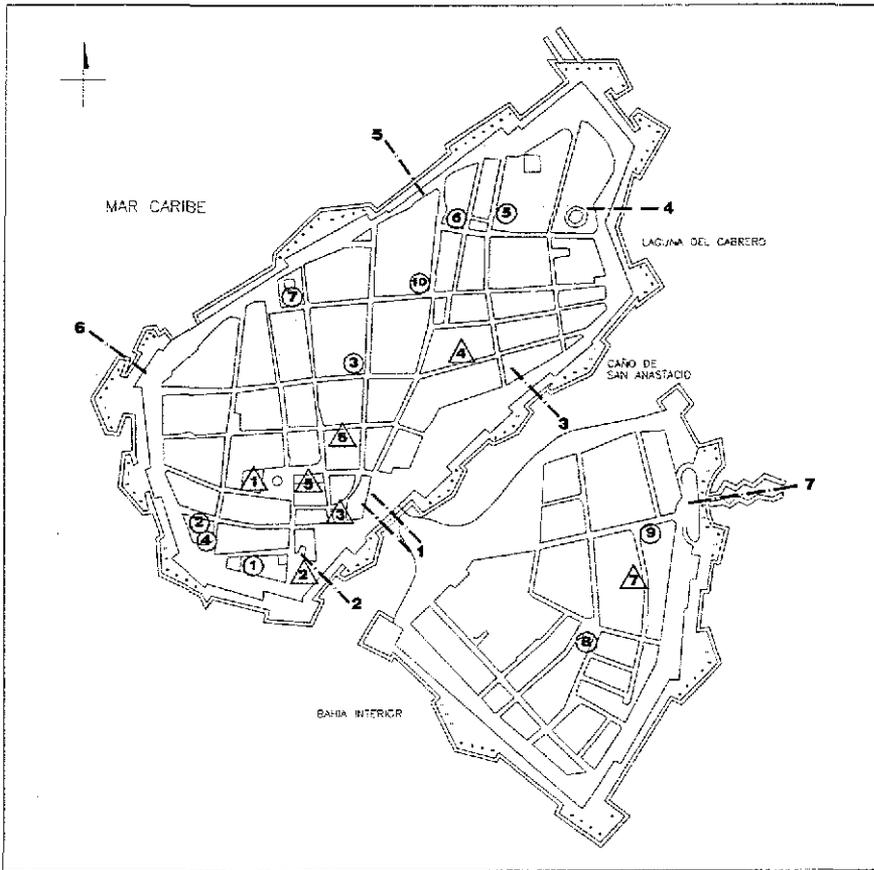
PLANO 10



PLANO 11 (FUERTES 1635)

PLANO 12 (FUERTES 1690)

ESTRUCTURA URBANA



- EQUIPAMIENTO RELIGIOSO
- 1 - COLEGIO DE LA COMPAÑIA DE JESUS
 - 2 - IGLESIA Y CONVENTO DE MONJAS CARMELITAS DESCALZAS
 - 3 - CONVENTO DE SAN AGUSTIN
 - 4 - CONVENTO DE SANTA TERESA
 - 5 - CONVENTO DE SAN DIEGO
 - 6 - CONVENTO DE SANTA CLARA
 - 7 - CONVENTO DE LA MERCED
 - 8 - IGLESIA DE LA TRINIDAD
 - 9 - IGLESIA DE SAN ROQUE
 - 10 - IGLESIA DE STO. TOPIBIO DE MORGROVEJO

- △ EQUIPAMIENTO CIVIL
- 1 - INQUISICION- TRIBUNAL Y CARCELES
 - 2 - REAL ADUANA
 - 3 - REAL CONTADURIA- REAL CAJA
 - 4 - CASA DE LA MONEDA
 - 5 - CASAS DE CABLDC
 - 6 - HOSPITAL DE SAN SEBASTIAN
 - 7 - HOSPITAL DEL ESPIRITU SANTO

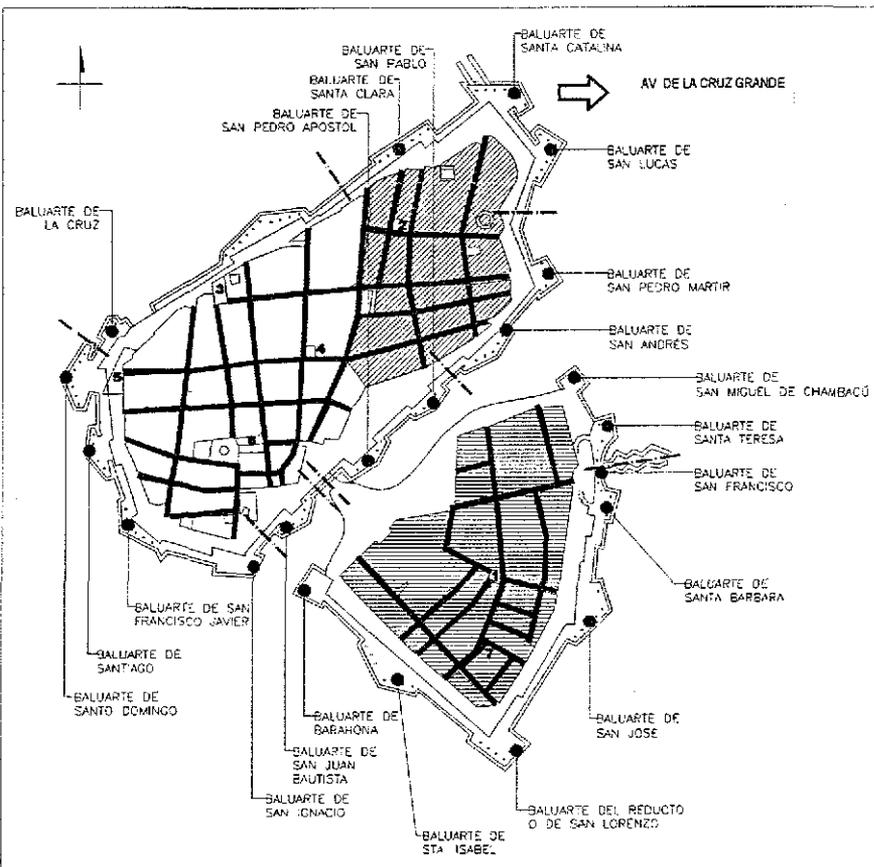
INFRAESTRUCTURA MILITAR



MURALLA

- PUERTAS DE ACCESO
- 1 - PUERTA DE LA BOCA DEL PUENTE
 - 2 - PUERTA DE LA ADUANA
 - 3 - PUERTA DEL BOQUETE
 - 4 - PUERTA DE SANTA CATALINA
 - 5 - PUERTA DEL BOQUETILLO
 - 6 - PUERTA DE SANTO DOMINGO
 - 7 - PUERTA DE LA MEDIA LUNA

PLANO 13



- VIALIDAD EXISTENTE
- ▨ BARRIO DE GETSEMANI
- ▩ BARRIO DE SAN DIEGO (CONSOLIDACION)
- PLAZAS
- 1 - PLAZUELA DE LA TRINIDAD
 - 2 - PLAZUELA DE SAN DIEGO
 - 3 - PLAZUELA DE LA MERCED
 - 4 - PLAZUELA DE SAN AGUSTIN
 - 5 - PLAZA DE LA ARTILLERIA
 - 6 - PLAZUELA DEL GOBERNADOR
 - 7 - PLAZA DEL POZO
- PUERTAS DE ACCESO

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PLANO 14

Expansión urbana

El siglo XVIII se caracterizó por ser un periodo estacionario con respecto al crecimiento urbano de Cartagena. Fue básicamente un tiempo de reconstrucción, tanto de las defensas de la ciudad que habían sufrido grandes derribos en 1697, fecha en la que se dio el asedio de los franceses encabezado por el Barón de Pointis, como de obras civiles afectadas por fuertes temporales, ocurridos en los años de 1713 y 1714, que destruyeron gran número de casas inmediatas a la línea costera y buena parte del Convento de Santa Clara. En 1741, como resultado del último ataque de la etapa colonial, suscitado por los ingleses al frente del almirante Vernon, hubo que hacer reconstrucciones para poner en pie nuevamente a la ciudad.³⁷

Durante casi todo el siglo la expansión física de la ciudad fue nula; las acciones llevadas a cabo por los gobiernos de la época fueron encauzadas a la reconstrucción de las defensas. Asimismo se multiplicaron los usos y actividades urbanas y en general las construcciones se densificaron. Las nuevas edificaciones principalmente religiosas, hicieron crecer el espacio construido hacia el interior de las manzanas formando un tejido urbano compacto, lleno de patios, pequeños huertos y jardines.

Por otra parte, el crecimiento demográfico siguió su curso. A finales del siglo XVII, en 1684, la ciudad contaba con una población de 7,341 habitantes de todos los sexos, edades y condiciones;³⁸ a mediados de siglo siguiente, en 1751³⁹ la ciudad pasó a 7,856 habitantes, lo que deja ver un aumento incipiente en este periodo que abarcó 67 años. A partir de 1751 la situación cambió drásticamente; en 1779⁴⁰ la población se había incrementado de manera importante al pasar de 7,856 a 16,852 habitantes. Este hecho, donde la ciudad duplicó su población sin haber tenido una expansión física de su área urbana, dio como resultado un incremento significativo en la densidad durante el tercer cuarto del siglo.

Al finalizar el siglo XVIII la ciudad contaba con una mancha urbana consolidada que abarcaba las dos islas. Hasta ese momento la población de Cartagena todavía vivía dentro del recinto de sus murallas. En la zona extramuros se

³⁷ Marco, Dorta Enrique. *Cartagena de Indias...*, op. cit., p. 131 a 132.

³⁸ Fuente original de una Real Cédula con el censo de ese año. Tomado de Urueta y Piñeres. *Cartagena y sus cercanías*. Segunda Edición. Cartagena Tip de Vapor, Mogollón 1912, p. 50.

³⁹ Fuente original del A.G.I. (Sevilla), Audiencia de Santafé 1023. Tomado de Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca. *Cartagena de Indias y su Historia*. Banco de la República y Universidad Jorge Tadeo Lozano. Seccional del Caribe. Bogotá, 1998, p. 67.

⁴⁰ *Ibid.* Fuente de Hermes Tovar Pinzón, p. 53.

encontraban algunos grupos dispersos de bohíos localizados en las inmediaciones del Castillo de San Felipe de Barajas y en la base del cerro de la Popa; asimismo, existían algunas haciendas y estancias de ganado, tejares y pesquerías que todavía no llegaban a formar núcleos urbanos. Es hasta el siguiente siglo cuando la población empieza a desbordarse extramuros y nacen nuevos barrios (véase Plano 15).

Modelo de expansión en la etapa colonial

El modelo de crecimiento de la ciudad antigua se ha podido elaborar a partir de la interpretación de planos y del registro de fechas en las construcciones religiosas y civiles de la época.

El crecimiento de la mancha urbana a lo largo de la etapa colonial, se podría considerar dentro de un esquema de expansión sectorial radioconcéntrico. En éste modelo, el crecimiento se inicia en un punto determinado y se irradia en todas direcciones hacia los bordes del terreno. A partir del punto de origen de la ciudad en el extremo sur de su emplazamiento, se puede deducir con claridad que su expansión física correspondió con este tipo de modelo ajustado a las deformaciones propias de las condiciones geográfica del territorio. Cuando la ciudad se inició emplazada en el extremo poniente de una franja de tierra alargada casi rectangular, las posibilidades de crecimiento estaban limitadas: hacia el norte y poniente por el Mar Caribe, al sur por, la bahía interior; al oriente por la Laguna del Cabrero y al suroriente, el caño que separaba a las dos islas.

La Plaza de la Mar actuó como el elemento detonador del crecimiento. A partir de ese punto, a través de vías primarias radiales y en forma de anillos o sectores concéntricos, la ciudad se empezó a expandir, generando un primer anillo en el año de su fundación (1533) y un segundo anillo, siguiendo el mismo sentido que el crecimiento anterior, en 1563. En este periodo se conformó la ciudad fundacional. En 1586 se extendió el anillo anterior hacia el sector poniente, marcando el límite de la mancha. En 1595 y hasta el final del siglo surgieron el tercero y cuarto anillos, extendiéndose la mancha hacia el extremo oriente de la isla y completándose el segundo anillo hacia las orillas del caño de San Anastacio. El quinto anillo identificado, comprendió la expansión hacia la isla vecina, generado por el crecimiento en forma explosiva en los inicios del siglo XVII (véase Esquema 1).

Estructura urbana

A finales del siglo XVIII, la estructura urbana de Cartagena de Indias logró su consolidación después de un largo proceso de construcción, reconstrucción y densificación de la ciudad.

Infraestructura urbana

Las obras de infraestructura urbana que se llevaron a cabo en este siglo, estuvieron dirigidas principalmente a reafirmar el renglón del comercio a través de la solución del problema del arribo de las embarcaciones que surcaban la bahía. Para atender las operaciones de carga y descarga de mercancías se construyeron una serie de muelles: el Muelle del Arsenal, construido en 1731 y ubicado en el barrio de Getsemaní junto al Baluarte de Barahona; el Muelle de la Machina, construido en 1768⁴¹ para buques de alto bordo destinados al comercio con el exterior, con grandes bodegas para el depósito de la carga, así como un edificio para la sección de reconocimiento de la aduana; el antiguo Muelle de la Aduana donde atracaban los vapores destinados a la navegación fluvial, administrado por la misma empresa que el de la Machina y por último, el Muelle del Distrito, construido en 1791, actualmente denominado “Muelle de los Pegasos”. Este tipo de infraestructura contribuyó a un mejor desarrollo de las operaciones mercantes y por ende a una mejor organización del tráfico naval.⁴²

De la época otras obras de infraestructura urbana fueron los tres puentes de madera que comunicaron a la ciudad con tierra firme a través de la puerta de la Media Luna: el Puente de la Media Luna, el Puente del Medio y el Puente de Calzada. El primero de ellos era levadizo; el del Medio, giratorio y el de Calzada era fijo en tierra firme y comunicaba con el Castillo de San Felipe de Barajas; además marcaba el inicio de la inevitable expansión de la ciudad extramuros (véase Cuadro 15).

Infraestructura militar

La historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias, destaca dos momentos importantes en el primer tercio del siglo XVIII (1741). Primero, estuvo centrado principalmente en la reparación y construcción de la defensa, encargada a don Juan de Herrera, ingeniero insigne, que se dedicó a levantar las ruinas dejadas por los franceses. Segundo, considerado la etapa más brillante de la historia de las fortificaciones ya que se ampliaron las defensas y, posteriormente, se remozaron en función de los nuevos cambios operados en la tecnología de las armas y en el arte de la guerra. En este segundo periodo de 1741 a 1759, intervinieron en el proyecto y en las demás obras militares los ingenieros D. Juan Bautista Mc. Evan, D. Ignacio Sala y D. Lorenzo de Solís, quienes tomaron las riendas del proyecto en 1757. Don Antonio de Arévalo, culminó con su vida y su obra el último capítulo de la historia de las fortificaciones.⁴³

La estructura de murallas y bastiones alrededor de la ciudad quedó consolidado al final del siglo en un cinturón pétreo, convirtiendo a Cartagena en una Plaza Fuerte e inexpugnable.

⁴¹ Urueta y Piñeres. *Cartagena y...* op. cit., p. 23.

⁴² *Ibid.*

⁴³ Marco, Dorta Enrique. *Cartagena de Indias...* op. cit., p. 155 a 156.

Las obras de reparación realizadas en el primer tercio del siglo, se centraron en los destrozos ocasionados por los ataques franceses y por los fuertes temporales que azotaron a la ciudad en 1713 y 1714. En el área urbana los daños causados fueron sobre las cortinas y baluartes del lado poniente de la ciudad, en el tramo comprendido desde el Baluarte de San Ignacio al Baluarte de la Cruz y la cortina comprendida entre el Baluarte de Santa Catalina y el de San Lúcas, al oriente de la Plaza. La cortina del lado norte, la llamada Muralla de la Marina, fue totalmente destruida por el mar sumiéndola en un estado de ruina de la que logró levantarse hasta el final del siglo; las murallas de Getsemaní precisaron también reparaciones semejantes a las que se propusieron en el área central.

Otra intervención de importancia fue el cierre de la brecha dejada por el ataque de los franceses en la Puerta del Puente que comunicaba a las dos islas, construyéndose en ella tres bóvedas a prueba de bombas: las dos laterales como bodega de pertrechos y víveres y la central como paso de los ciudadanos; a ésta se le decoró con una portada de arquitectura dórica y aunque ha sufrido cambios posteriores, se convirtió en un ejemplo de arquitectura cívico-militar de principios de siglo.⁴⁴

Los fuertes de la bahía, alcanzados por el asedio de los franceses en el siglo XVII y por los ingleses en el siglo XVIII, fueron: el Fuerte de Santa Cruz o Castillogrande, el Fuerte de Manzanillo y el Castillo de San Luis de Bocachica; algunos quedaron inutilizados como defensa y fueron convertidos en depósitos para pólvora. El de Manzanillo y el de San Luis fueron reparados, este último se complementó con la Batería de San José, en la orilla izquierda del canal de Bocachica y las pequeñas Baterías de San Felipe, Santiago y Chamba en la costa este de Tierrabomba.⁴⁵ Sin embargo, la estrategia defensiva falló y otra vez fueron derribados por los ataques de Vernon en 1741. El Castillo de San Luis de Bocachica y las pequeñas baterías desaparecieron de forma definitiva. A partir de esta fecha se elaboró un Plan de Obras de Recuperación de los Fuertes y Murallas, para quedar completamente cerrada y terminada las defensas externas y el circuito pétreo de la ciudad (véase Cuadro 16 y Plano 16).

En ese mismo año y hasta 1744 se construyó en el mismo lugar del Fuerte del Boquerón —el más antiguo—, el de San Sebastián del Pastelillo en la isla de Manga, considerado de poca utilidad. Más tarde en 1751 se reconstruyó y se aumentó la Batería de San José y el nuevo Fuerte de San Fernando de Bocachica en 1753, en la orilla derecha del mismo canal sobre los cimientos del de San Luis. Para cerrar el círculo defensivo de Bocachica, Antonio de Arévalo proyectó y llevó a cabo la obra de la batería del Ángel San Rafael en 1778 en la cima del cerro del Horno, en la isla de Tierrabomba (véase Plano 17).

⁴⁴ *Ibid.*, p. 144 a 145.

⁴⁵ Segovia, Salas Rodolfo. *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia*. Carlos Valencia Editores. Bogota, 1982, p. 28.

Una obra de gran trascendencia en el periodo colonial fue el Castillo de San Felipe de Barajas, intervenido por D. Antonio de Arévalo en 1762 creando un formidable complejo defensivo que abarcaba todo el cerro de San Lázaro e integrándolo al Fuerte de San Felipe de Barajas, que ya existía en la cúspide desde 1657 y cuyo nombre fue en honor de Felipe IV, monarca en turno. La rampa y la caponera hacia la Media Luna fueron la única comunicación con la ciudad.⁴⁶ Otras obras fueron: la conclusión de la Muralla de la Marina y su Escollera en 1765, que terminó con las inundaciones de Cartagena (la Escollera sirvió como cimiento a la actual Avenida Santander); el Muro del Espigón, conocido como la Tenaza, construido en 1779 por Antonio de Arévalo para impedir el acceso a la playa y proteger de las olas a la Muralla. La Escollera de Bocagrande, dique submarino que cierra la boca mayor de la bahía interior desde la punta de Bocagrande hasta la isla de Tierrabomba, fue otra obra de gran magnitud que imposibilitó la entrada de barcos enemigos por este punto. Por último, el Cuartel de las Bóvedas con el que se concluyó el recinto amurallado en ese siglo; formado por veinticuatro bóvedas destinadas a albergar las tropas, los víveres de la guarnición y la pólvora⁴⁷ (véase Cuadro 17).

Desde la etapa colonial y hasta nuestros días, existen a lo largo de la cortina de las murallas y baluartes, boquetes o puertas que se abrieron para el paso de los coches y los peatones, poniendo en comunicación el recinto con el arrabal, con la bahía y con tierra firme. Estas puertas formaron parte de la infraestructura militar y que, como veremos más adelante, contribuyeron de manera definitiva en la traza y estructura interna del recinto amurallado. Las puertas de la ciudad colonial fueron: La Puerta de la Media Luna, con la que se comunicaba a tierra firme. La Puerta de la Boca del Puente, obra de Herrera y Sotomayor que era y sigue siendo la entrada principal a la ciudad vieja y la comunicación con Getsemaní. La Puerta de la Aduana o Cañón de la Aduana, ubicada en los bajos de las casas de la Aduana. La Puerta de Santo Domingo, llamada en el siglo XVIII "Puerta del Sol", se ubicaba en el baluarte del mismo nombre. La Puerta del Boquete, ubicada entre los baluartes de San Pablo y de San Andrés, comunicaba el centro con el barrio de Getsemaní y la Puerta de Santa Catalina, entre los baluartes de San Pedro Mártir y San Lucas, llamada así por la cercanía al Baluarte de Santa Catalina⁴⁸ (véase Cuadro 18).

Equipamiento urbano

El equipamiento religioso en el siglo XVIII continuó con las pautas marcadas en el siglo anterior ubicándose en las zonas periféricas al núcleo central, en proceso de consolidación. Este periodo se vio enriquecido por la construcción de nuevas iglesias: la de la Compañía de Jesús que posteriormente se llamó de San Pedro Claver, en la zona del centro; la Parroquia de Santo Toribio de Mogrovejo, en el Barrio de San Diego y la Iglesia de la Orden Tercera, en el Barrio de Getsemaní,

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Bossa, Herazo Donald. *Nomenclator Cartageno*. Banco de la República, Bogotá, 1981, p. 323.

en los tres sectores conocidos de la ciudad, que en ese siglo se subdividieron en nuevos barrios, de los que se hablará más adelante. Otro edificio religioso que formó parte del equipamiento de ese siglo fue el Colegio Real de San Carlos, construido a finales del siglo, en 1778.

A principios de siglo, se erigió el edificio religioso más importante de la etapa colonial: la Iglesia de la Compañía de Jesús, dedicada a San Pedro Claver y cuyo estilo corresponde al tradicionalmente utilizado por la Compañía en América, influenciado por el templo de Jesús de Roma, creado por el arquitecto Vignola.⁴⁹ La iglesia que aún existe en nuestros días, se ubica en la plaza que actualmente se llama de San Pedro Claver y que en 1768 tomaba el nombre de Plazuela de San Juan de Dios. La Iglesia de Santo Toribio de Mogrovejo iniciada en 1666 y suspendida en la etapa de la construcción de los cimientos, fue reiniciada en 1730 y concluida dos años después en la antigua Plaza de los Jagüeyes, hoy Parque de Fernández de Madrid. La Iglesia de la Orden Tercera, construida por los mismos años que Santo Toribio junto al Convento de San Francisco en Getsemaní tienen características bastante parecidas entre sí, lo que hace creer que son obras del mismo maestro. El Colegio Real de San Carlos se ubicaba en el antiguo Hospital de San Juan de Dios, el cual fue convertido en seminario en 1790⁵⁰ (véase Cuadro 18 y 19 y Plano 18).

El equipamiento civil de la época lo conformaron el Palacio de la Inquisición, considerado la mejor pieza que dejó la arquitectura civil del siglo XVIII, de estilo barroco, situado en la actual Plaza de Bolívar. Se creó también el Real Consulado de Cartagena, instituido en la última década del siglo para facilitar y fomentar la labor de agricultores, comerciantes e industriales, la apertura de vías de comunicación y todo lo relacionado con el desarrollo económico de la ciudad.⁵¹ Se instituyó también la Real Contaduría y Tesorería de manera independiente y separada de la Casa de la Aduana. Por otra parte, algunas casas que dieron alojamiento a altos dirigentes que alcanzaron títulos nobiliarios en el periodo virreinal, condes y marqueses, formaron parte también del equipamiento civil de la ciudad; ejemplos de estas son: la Casa del Marqués de Valdehoyos y la casa del Premio Real (véase Cuadro 19 y Plano 18).

Red vial

En el siglo XVIII el sistema vial de la ciudad no presentó cambios en su estructura; la trama de calles se encontraba definida y consolidada desde el siglo anterior. En este siglo se constituyeron los nuevos barrios que se delimitaron por ejes que establecieron una jerarquía y condicionaron el ordenamiento del sistema dentro del recinto amurallado.

⁴⁹ Marco, Dorta Enrique. *Cartagena de Indias...*, *op. cit.*, p. 137 a 138.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 140.

⁵¹ Samudio, Trallero Alberto. *La Vida Urbana de Cartagena en el Siglo XIX*. Serie de Estudios sobre la Costa Caribe. Universida Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe. Departamento de Investigaciones Cartagena, 2000, p. 7.

a) *Estructura de caminos intramuros.* Las calles y plazuelas preexistentes al recinto amurallado, probablemente marcaron las pautas de organización y ubicación del sistema de puertas de la ciudad; unas se ubicaron como remate de la calle, por ejemplo la Puerta de Santo Domingo, otras a mitad de la manzana como la del Boquete y la de Santa Catalina y las tres restantes en los espacios abiertos como la Plaza de la Aduana, la de los coches y de la carnicería, que en la actualidad no existe. Su objetivo era quizá de carácter funcional. En el primer caso era la comunicación con la bahía, como paso de mercancías hacia la ciudad y el muelle. En el caso de la Boca del Puente, funcionaba como el punto medular de la ciudad, hacia donde se dirigían todos los flujos, para conectarse con tierra firme. En el momento en que surgieron el muro y las puertas o boquetes de comunicación con el exterior, estas se convirtieron en nodos de primer orden dentro de la estructura general de la ciudad.

Las vías quedaron supeditadas a la conformación de una estructura cuya finalidad era establecer una red o tejido vial que comunicara a todas las puertas de la ciudad con la puerta principal, la Boca del Puente, que además era la conexión con el arrabal de Getsemaní y con la ciudad extramuros a través de la Media Luna. Este sistema vial dio como resultado un modelo de estructura de calles convergente y una ronda o vía interior, determinada por el perímetro de la muralla, que además de ligar a las puertas y calles principales, permitía la conducción de los flujos en forma perimetral hacia el punto principal.

En Getsemaní la estructura fue mucho más sencilla, ya que el único punto que marcaba una atracción de flujos era la Puerta de la Media Luna, la cual establecía el destino final del recorrido. El eje de mayor importancia era el que conectaba con la ciudad extramuros, iba de la Boca del Puente a la Puerta de la Media Luna y la ronda se generaba paralela a la muralla que rodeaba al barrio, de todavía incipiente desarrollo (véase Plano 20).

b) *Estructura de caminos extramuros.* Partiendo de la puerta de la Media Luna hacia tierra firme, existían "Playones"⁵² que comunicaban a la ciudad con las tierras destinadas a la cría de ganado, tejares y pescaderías a todo lo largo del Camino Real; era el área de futura expansión de la ciudad, que no prosperaría de manera definitiva sino hasta los albores del siglo XIX.

Sin embargo, en el área contigua a la ciudad, se encontraban ya elementos urbanos que dejaban ver, de alguna manera, lo que pasaría en un futuro todavía lejano. En las inmediaciones de la Media Luna, en línea recta, se levantaba el Castillo de San Felipe de Barajas sobre el cerro de San Lázaro, que a través de su rampa y la caponera, se comunicaba directamente con la ciudad. Hacia su lado derecho, se encontraba el Hospital y el Caserío de San Lázaro, destinado desde 1623 a los incurables.

⁵² Grandes extensiones planas de tierra, en las inmediaciones de los cerros.

Una buena referencia acerca de las condiciones en las que se encontraba entonces la zona extramuros, la proporcionó D. José Celestino Mutis en su “diario de observaciones de marzo de 1763”, en el que narra una visita que realizó a uno de los tejares de la zona, el Tejar de Gracia. Describe su recorrido a través del Camino Real, entre los playones que existían partiendo del Puente de la Media Luna; tomó primero el Playón de San Lázaro, en las inmediaciones del cerro del mismo nombre, más adelante el de Lozano, desde el que podía ver un pequeño caserío al pie del Cerro de la Popa formado por bohíos, llamado la Villa del Pie de la Popa; continuando el camino se encontraba el Playón de Gabala y el Playón de la Quinta, que comunicaban en línea recta con las tierras de Alcibia, y con las de Preceptor y las del Bosque, por un camino que corría paralelo a la bahía⁵³ (véase Cuadro 19 y 20 y Plano 21).

Traza

Al final del siglo XVIII, la traza irregular y el esquema de organización territorial del centro urbano de Cartagena quedó definido. La conformación de los nuevos espacios urbanos coloniales respetaron —a lo largo de los siglos— la titularidad de traza original, la del centro o ciudad fundacional, la cual funcionó siempre como sede de las instituciones civiles y eclesiásticas. La traza adoptada en las diferentes etapas de expansión comprobó la eficacia del modelo, que se ajustaba a las condiciones físicas de la isla en la cual estaba emplazada la ciudad.

Plazas

Se generaron dentro de la traza sólo dos plazas que se sumaron al proceso de consolidación: la Plazuela de San Juan de Dios, con el surgimiento de la Iglesia de San Pedro Claver; y la de las Bóvedas de Santa Clara, con la construcción de éstas al oriente del recinto. El Barrio de Getsemaní, aunque ya presentaba su trama definitiva, no alcanzó su desarrollo como núcleo urbano hasta el siguiente siglo (véase Cuadro 20).

Barrios

La complejidad urbana alcanzada por la ciudad de Cartagena al final de la Colonia, llevó a una demarcación de barrios que tuvieron un carácter claramente administrativo, tanto en lo eclesiástico como en lo civil. La delimitación en forma de “cuarteles” estableció cuatro áreas regulares en el núcleo principal y otra para la isla vecina, asignándosele una parroquia a cada barrio. Estos fueron: el Barrio de Santa Catalina, hacia el surponiente de la ciudad, que contaba con 18 manzanas abarcando la ciudad fundacional y cuya parroquia era la Catedral. El Barrio de San Sebastián, el de menor superficie, hacia el suroriente se dividía en 7 manzanas con 1839 habitantes y su parroquia la de Nuestra Señora de los Dolores formaba parte de la muralla de la Boca del Puente. El Barrio de Nuestra

⁵³ Crónica de D. José Celestino Mutis, tomado de *Nomenclator Cartagenero*, de Donaldo Bossa Herazo, Bogotá 1981, p. 347 a 348. *Plano de la Plaza de Cartagena de Indias y Tierra de sus Inmediaciones* de D. Antonio de Arévalo en 1762, tomado del apéndice de planos de *Cartagena de Indias. La Ciudad y sus Monumentos*, de Enrique Marco Dorta. Sevilla, 1951.

Señora de la Merced, al norte, se dividía en 6 manzanas con 1153 habitantes, contaba con la Iglesia de San Agustín y la de Nuestra Señora de la Merced. El Barrio de Santo Toribio, al oriente, dividido en 15 manzanas y 3306 habitantes, con la parroquia de su mismo nombre. Por último en la isla vecina, el arrabal de Getsemaní, contaba con 22 manzanas y 5490 habitantes y cuya parroquia era la de la Santísima Trinidad⁵⁴ (véase Cuadro 20 y Plano 19)

Imagen urbana

Durante el proceso de consolidación en el siglo XVIII la ciudad presentaba una tipología arquitectónica variada que enriquecía el paisaje urbano. La arquitectura doméstica constituía el tejido más uniforme de la ciudad; los nuevos equipamientos (palacios, iglesias, casas de la moneda, consulados, etc.), que ocupaban grandes superficies y en ocasiones manzanas enteras, marcaron hitos en una estructura poco jerarquizada y contribuyeron a la singularidad del conjunto urbano. Otras versiones acerca del paisaje urbano de la época, fueron las aportadas por D. Jorge Juan de Santacecilia y D. Antonio de Ulloa,⁵⁵ quienes refiriéndose al núcleo principal señalaban que la ciudad hacia el año de 1735 era ordenada, con calles anchas, derechas, todas empedradas y en buena proporción. Las casas eran en su mayoría altas con balcones y rejas de madera, en materiales de piedra y cal a excepción de algunas de ladrillos. Los efectos de los vientos salitrosos, la humedad y el color de las casas, restaban belleza al conjunto aunque los conventos y las iglesias eran de buena arquitectura.

Por otro lado, la "Expedición Fidalgo" a cargo de D. Joaquín Francisco Fidalgo en viaje de reconocimiento por Cartagena hacia 1794, hizo una descripción de la ciudad en los mismos términos que hicieron D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa, en su relación histórica del viaje a la América Meridional.⁵⁶

⁵⁴ Bossa, Herazo D. *Nomenclator* .., *op.cit.*, p. 31 a 36 y M. de Anguiano. *Plano Plaza y Arrabal de Cartagena de Indias*, 1808.

⁵⁵ Urueta y Piñeres. *Cartagena y sus Cercanías* .. *op.cit.*, p. 34.

⁵⁶Samudio, Trallero Alberto. *La Vida Urbana* .. *op. cit* , p. 8 a 9.

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS, SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.

INFRAESTRUCTURA URBANA	
LA CIUDAD DE CARTAGENA	1697 A 1741 ENTRE 1697 Y 1741, CASI MEDIO SIGLO, EL CRECIMIENTO URBANO FUE NULO, MAS BIEN SE DENSIFICÓ, POR LO QUE EL ASPECTO DE LA CIUDAD VARIÓ POCO. EN 1740 SE SUSPENDE LA FLOTA DE LOS GALEONES Y SE SUCEDE EL ATAQUE DE VERNON EN 1741; SUMIENDO A LA CIUDAD EN UNA DEPLORABLE SITUACIÓN.
PUENTE DE LA MEDIA LUNA PUENTE DEL MEDIO PUENTE CALZADA	ESTOS TRES PUENTES DE MADERA QUE UNÍAN A LA ISLA CON TIERRA FIRME, EL PRIMERO A LA SALIDA DE LA MURALLA, EL DEL MEDIO, UN PUENTE LEVADIZO SOBRE EL REVELLÍN Y EL ÚLTIMO QUE DESCANSABA YA EN TIERRA FIRME. (2)
MUELLE DEL ARSENAL	1731 UBICADO EN EL BARRIO DE GETSEMANI; PEGADO AL BALUARTE DE BARAHONA, LUGAR OCUPADO HOY POR EL PALACIO DE CONVENCIONES.
MUELLE DE LA MACHINA	1768-1769 DESTINADO A BUQUES DE ALTO BORDO QUE HACEN EL COMERCIO CON EL EXTERIOR. ESTABA UBICADO EN LO QUE ES HOY EL MUELLE DE LA BASE NAVAL. (2)
MUELLE DE LA CONTADURIA	DONDE ATRACABAN LAS EMBARCACIONES MENORES, SE ENCONTRABA PRÓXIMO A LA PUERTA DE LA CONTADURÍA O DE LA ADUANA. (4)
MUELLE DEL DISTRITO	1791 MUELLE DE PILOTAJE CONOCIDO COMO MUELLE DE LOS PEGAZOS. (2)
CANAL DEL DIQUE	FINES DE SIGLO EL CANAL SE ENCONTRABA TOTALMENTE DETERIORADO, POR LAS DIFERENTES ADMINISTRACIONES QUE TUVO QUE PASAR LO CUAL SE CONVERTÍA EN UN INADECUADO MANTENIMIENTO. (6)
INFRAESTRUCTURA MILITAR	
PUERTA DEL PUENTE	PRIMER TERCIO DEL SIGLO 1704 ESTUVO CENTRADO EN LA REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LA DEFENSA. JUAN DE HERRERA REGALA LA PUERTA DOTADA DE TRES BÓVEDAS A PRUEBA DE BOMBA, LAS DOS LATERALES ESTABAN DESTINADAS A BODEGAS DE PERTRECHOS Y CUERPO DE GUARDIA Y ABRIAN SOLO HACIA LA CENTRAL, QUE ERA PASO PARA LOS TRANSEUNTES. (4)

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRA PUBLICADA	SIGLO Y AÑO	OBSERVACIONES
MURALLA DE LA MARINA	1713 Y 1714	TEMPORALES DESTROYEN LA MURALLA, PLANO DE SU DESTRUCCIÓN EN 1715 POR DON JUAN DE HERRERA Y SOTOMAYOR. (1*) SE RECOMIENZAN OBRAS. QUE CERRARÍA EL TRAMO ENTRE LOS BALUARTES DE LA CRUZ Y SANTA CATALINA Y SE CONSTRUIRÍA ENTRE ELLOS EL DE SANTA CLARA Y LA MERCED. (1)
BATERIA DE SAN JOSE	1714 - 1725	SE CONSTRUYE LA BATERÍA COMO COMPLEMENTO DEL FUERTE DE SAN LUIS, CON LAS BATERIAS DE SAN FELIPE, SANTIAGO Y CHAMBA EN LA ISLA DE TIERRABOMBA. (4)
BALUARTE DE SANTO DOMINGO	1714-1718	FUE REPARADO POR JUAN DE HERRERA Y SOTOMAYOR. (1)
BALUARTE DE SANTA CATALINA BALUARTE DE SAN LUCAS	1719	REPARACIÓN DE LOS DOS BALUARTES. (4)
CASTILLO DE SAN LUIS DE BOCACHICA	1719 - 1725	SE RECONSTRUYE PARCIALMENTE DESPUES DEL ATAQUE FRANCES. (1)
FUERTE DE MANZANILLO	1724	SE REPARA PARA SER POSTERIORMENTE DESTRUIDO POR EL ATAQUE DE LOS INGLESES. FUE CONVERTIDO EN POLVORÍN. (1)
FUERTE DE SANTA CRUZ O CASTILLO GRANDE	1728	SE RECONSTRUYE Y DESPUES DEL ATAQUE DE VERNON SE CONVIERTE EN POLVORIN. (1)
BALUARTE DE SANTA CLARA	1728 - 1739	SE RECONSTRUYE EL BALUARTE POR JUAN DE HERRERA Y SOTOMAYOR EN COLINDANCIA CON LAS BÓVEDAS. SE REEDIFICA DEFINITIVAMENTE. (1)
EL ARSENAL	1731	CONSTRUCCIÓN DE ALMACENES PARA EFECTOS NAVALES, OFICINAS, VIVIENDAS Y UN MUELLE. EN LA ISLA DE GETSEMANÍ. (1)
BALUARTE DE LA MERCED	1734-1736	DABA RESGUARDO AL CONVENTO DE LA MERCED. (2)
FORTIFICACIONES DE CARTAGENA	1741	COMIENZA LA ETAPA MÁS BRILLANTE DE LA HISTORIA DE LAS FORTIFICACIONES CARTAGENERAS. SE ELABORA UN PLAN DE OBRAS DESPUES DE LA RETIRADA DE VERNON. (4)

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS.		
SIGLO XVIII	SIGLO XVII	OBSERVACIONES
OPRAS PUBLICAS	ANO	
FUERTE DE SAN SEBASTIAN DEL PASTELILLO	1741 a 1744	SE CONSTRUYE EN EL MISMO LUGAR QUE OCUPÓ EL FUERTE DEL BOQUERÓN, EL MAS ANTIGUO DE TODOS EN LA ISLA DE MANGA. (1)
BATERIA DE SAN JOSÉ	1751-1757	SE REHACE Y AUMENTA LA BATERÍA, EN LA ORILLA IZQUIERDA DEL CANAL DE BOCACHICA. (4)
FUERTE DE SAN FERNANDO DE BOCACHICA	1753-1759	EN LA ORILLA DERECHA DEL MISMO CANAL DE BOCACHICA. (4)
ADUANA Y CHAMBACÚ	1756	SE COLOCAN LAS ESTACADAS Y RASTRILLOS LA CUALES SERVÍAN PARA IMPEDIR LA ENTRADA. SE CERRABA CON UNA CADENA. (1)
CASTILLO DE SAN FELIPE DE BARAJAS	1762	ANTONIO DE AREVALO CONSTRUYE BATERIAS COLATERALES CON 63 CAÑONES RODEADAS DE UNA MURALLA QUE LO HACE INEXPUGNABLE CONCLUYENDO LA OBRA MONUMENTAL DE MAYOR IMPORTANCIA EN EL PERIODO COLONIAL. (4)
ESCOLLERA DE LA MARINA	1765 - 1771	CONCLUSIÓN DE LA OBRA QUE TERMINÓ CON LAS INUNDACIONES DE CARTAGENA. ESTA OBRA SIRVIÓ COMO CIMIENTOS A LA ACTUAL AVENIDA SANTANDER. (4)
PUENTE DE LA MEDIA LUNA	1769	SE CONSTRUYE EL PUENTE COLGANTE.
ESCOLLERA DE BOCAGRANDE	1771-1778	TIEMPO QUE DURÓ LA OBRA. CERRÓ LA POSIBILIDAD DE ENTRADA A LA BAHÍA INTERIOR. (4)
BATERIA DEL ANGEL SAN RAFAEL	1778	CONSTRUIDA POR ANTONIO DE AREVALO SOBRE EL CERRO DEL HORNO EN LA ISLA DE TIERRABOMBA. (4)
EL ESPIGÓN - LA TENAZA	1779	ANTONIO DE AREVALO LO CONSTRUYE PARA PROTEGER DE LAS OLAS LA MURALLA DE LA MARINA E IMPEDIR EL ACCESO A LA PLAYA. (4)
EL CUARTEL DE LAS BÓVEDAS	1789 - 1795	COMIENZA SU CONSTRUCCIÓN Y SE CIERRA EL PERIMETRO URBANO. DESTINADAS A ALBERGAR LAS TROPAS, LOS VIVERES DE LA GUARNICIÓN Y LA PÓLVORA. SON VEINTICUATRO BÓVEDAS. (4)

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.	
OBRA PUBLICA	SIGLO XVIII AÑO
CORTINA DE MURALLA	1796
PUERTAS - ACCESO A LA CIUDAD	ETAPA COLONIAL
PUERTA DE LA MEDIA LUNA	
PUERTA DE LA BOCA DEL PUENTE	
PUERTA DEL BOQUETILLO	
PUERTA DEL BOQUETE	
PUERTA DE SANTA CATALINA	
PUERTA DE LA CONTADURIA O LA ADUANA	
PUERTA DE SANTO DOMINGO	
EQUIPAMIENTO URBANO	
RELIGIOSO	
IGLESIA DE LA COMPAÑIA DE JESUS. (SAN PEDRO CLAVER)	PRINCIPIOS DE SIGLO XVIII
PARROQUIA DE SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO	1730-1734

SE TERMINA LA MURALLA ENTRE LOS BALUARTE DE SANTA CLARA Y SANTA CATALINA. (1)

LAS PUERTAS QUE AQUÍ SE SEÑALAN CORRESPONDEN A LA ÉPOCA COLONIAL. SURGEN CON LAS MURALLAS. (2) (5)

ABAJÓ DEL BALUARTE DE SAN FRANCISCO, COMUNICABA EL BARRIO DE GETSEMANI CON TIERRA FIRME. FUE DEMOLIDO EN 1893.

ENTRADA PRINCIPAL DE LA CIUDAD. DOS PUERTAS COMUNICAN LA CD. ANTIGUA CON EL ARRABAL DE GETSEMANI. OBRA DE HERRERA Y SOTOMAYOR.

ENTRE EL BALUARTE DE LA MERCED Y EL BALUARTE DE SANTA CLARA.

HOY NO EXISTE, ERA PARTE DE LA MURALLA QUE FUE DEMOLIDO PARA COMUNICARSE CON LA PARTE QUE HOY CORRESPONDE A LA MATUNA. FUE DEMOLIDO EN 1919. SE LLAMO TAMBIEN EL BOQUETE DE SAN PABLO.

COMUNICA A LA CIUDAD CON EL CASERÍO DEL CABRERO.

LLAMADA EN AQUELLA ÉPOCA CAÑÓN DE LA ADUANA, UBICADA BAJO LAS CASAS DE LA ADUANA FUE DESTINADA AL COMERCIO MARÍTIMO. LLAMADA HOY PUERTA DE LA CONTADURÍA.

COMUNICA A LA CIUDAD CON LOS CASERÍOS QUE SE UBICARON MAS TARDE: PEKÍN Y PUEBLO NUEVO.

FUE LA OBRA ECLESIASTICA MAS IMPORTANTE QUE SE CONSTRUYÓ EN CARTAGENA EN LA ETAPA COLONIAL. (1)

SE REINICIA LA CONSTRUCCIÓN UBICADA EN LA PLAZA DE LOS JAGÜEYES, HOY PARQUE FERNANDEZ DE MADRID. (1)

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

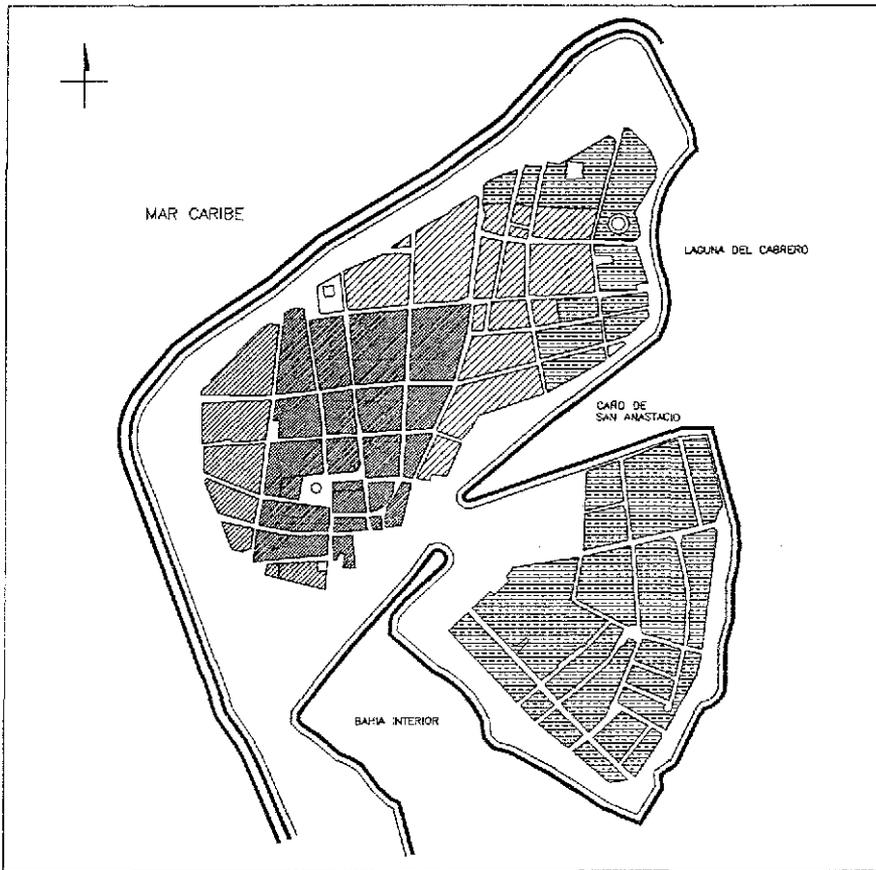
PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX		
OBRA PÚBLICA	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
IGLESIA DE LA ORDEN TERCERA	1730-1735	UBICADA JUNTO AL CONVENTO FRANCISCANO DE GETSEMANI.
HERMITA DE NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES	1755	FORMABA PARTE DE LA MURALLA DE LA BOCA DEL PUENTE. (5*)
COLEGIO REAL DE SAN CARLOS	1778	UBICADO EN EL ANTIGUO LOCAL DEL HOSPITAL DE SAN JUAN DE DIOS Y MUCHO ANTES LA CATEDRAL PRIMITIVA. SE CONVIRTIÓ EN SEMINARIO.
CIVIL		
PORTALES DEL PUENTE	MEDIADOS DE SIGLO	CON 37 TIENDAS DE REVENDONES. (5*)
EL PALACIO DE LA INQUISICIÓN	SEGUNDA MITAD DEL SIGLO	LA MEJOR PIEZA QUE DEJÓ EN CARTAGENA LA ARQUITECTURA CIVIL DEL SIGLO XVIII, DE ESTILO BARROCO, SITUADO EN LA ACTUAL PLAZA DE BOLIVAR.
REAL CONTADURÍA Y TESORERÍA	1780	SEPARADA DE LA ADMINISTRACIÓN DE ADUANA Y UBICADA EN LA ACTUAL CALLE DE SANTA TERESA. (5)
CASA DEL MARQUEZ DE VALDEHOYOS		ES OTRA MUESTRA DE LA ÉPOCA QUE SIN LLEGAR A ESTILOS REFINADOS COMO EL PALACIO DE LA INQUISICIÓN, EXALTA LA BELLEZA Y LA ESTÉTICA DE LA ÉPOCA.
REAL CONSULADO DE CARTAGENA	1795	EN LA REAL CÉDULA DEL 14 DE JUNIO DE ESE AÑO FUE ESTABLECIDO EN LA CASA DE LA ISLA EN LA PLAZA DE LA ADUANA. (6) (7)
VIALIDAD		
CALLES DEL CASCO ANTIGUO	PRINCIPIOS DE SIGLO	TOTALMENTE CONSOLIDADAS (5*)
CALLES DEL BARRIO DE GETSEMANÍ	PRINCIPIOS DE SIGLO	PARA ESTA ÉPOCA YA EXISTIAN EN SU TOTALIDAD. (5*)
CAMINOS - PLAYONES EXTRAMUROS CAMINO REAL	1763	LA SIGUIENTE ZONA DE EXPANSIÓN URBANA. (1) (5**)
PLAYÓN DE SAN LAZARO		LOS PLAYONES SON UNA SERIE DE SITIOS O EXPLANADAS UBICADAS ESTRAMUROS DE LA CIUDAD, A PARTIR DE LA CONECCIÓN DE LA BATERÍA DE SAN ANTONIO O DE LA MEDIA LUNA.
PLAYÓN DE LOZANO	1763	SEGÚN LA CRÓNICA DE D. JOSÉ CELESTINO MÚTIS, EN UNA VISITA A LA CASA DE CAMPO, EL TEJAR DE GRACIA, EN LAS TIERRAS DEL

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRA PÚBLICA	SIGLO XVIII ANG	OBSERVACIONES
PLAYÓN DE GABALA PLAYÓN DE LA QUINTA		BOSQUE. NARRA EL RECORRIDO A TRAVÉS DE LOS PLAYONES Y HACIENDAS QUE EN ESE ENTONCES EXISTIAN.
PLAYÓN DEL CABRERO TIERRAS DE ALCIBIA Y DE PRECEPTOR - CAMINO TIERRAS DEL BOSQUE- CAMINO		SE EXTENDÍA EN LOS TERRENOS OCUPADOS HOY POR CANAPOTE EN LA ÚLTIMA ESTRIBACION DE LA POPA O CERRO DEL CABRERO. (5)
PLAZAS		
PLAZUELA DE SAN JUAN DE DIOS	PRINCIPIOS DE SIGLO	SE LLAMÓ ASÍ DESDE 1768 Y SAN PEDRO CLAVER DESDE 1888. (1)
PLAZA DE LAS BOVEDAS DE SANTA CLARA	FINES DE SIGLO	GRAN PLAZA QUE SE UBICA FRENTE A LAS BOVEDAS. (1)
BARRIOS		
SANTA CATALINA	MEDIADOS DE SIGLO	CONFORMABAN LOS BARRIOS DE LA CIUDAD ANTIGUA. (5*) CONTABA CON 18 MANZANAS
SAN SEBASTIAN		CONTABA CON 7 MANZANAS Y 183 RESIDENCIAS.
LA MERCED		CONTABA CON 6 MANZANAS Y 145 RESIDENCIAS
SANTO TORIBIO		CONTABA CON 15 MANZANAS Y UN TOTAL DE 330 RESIDENCIAS.
GETSEMANÍ		CONTABA CON 22 MANZANAS Y 491 RESIDENCIAS

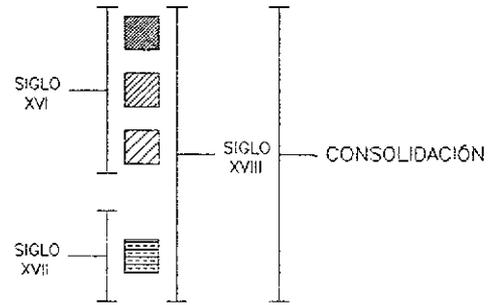
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(5*) "Plano de Cartagena y terreno de sus inmediaciones", por Antonio de Arevalo, 1763. (6) Bell Lemus G. Op. cit. (7) Samudio Trallero Op. cit. (1) Marco Dorta E. Op. cit. (5*) Plano, op.cit. Censo de 1777, A.G.N. Bogotá. (5) Bossa Herazo D. Op.cit.



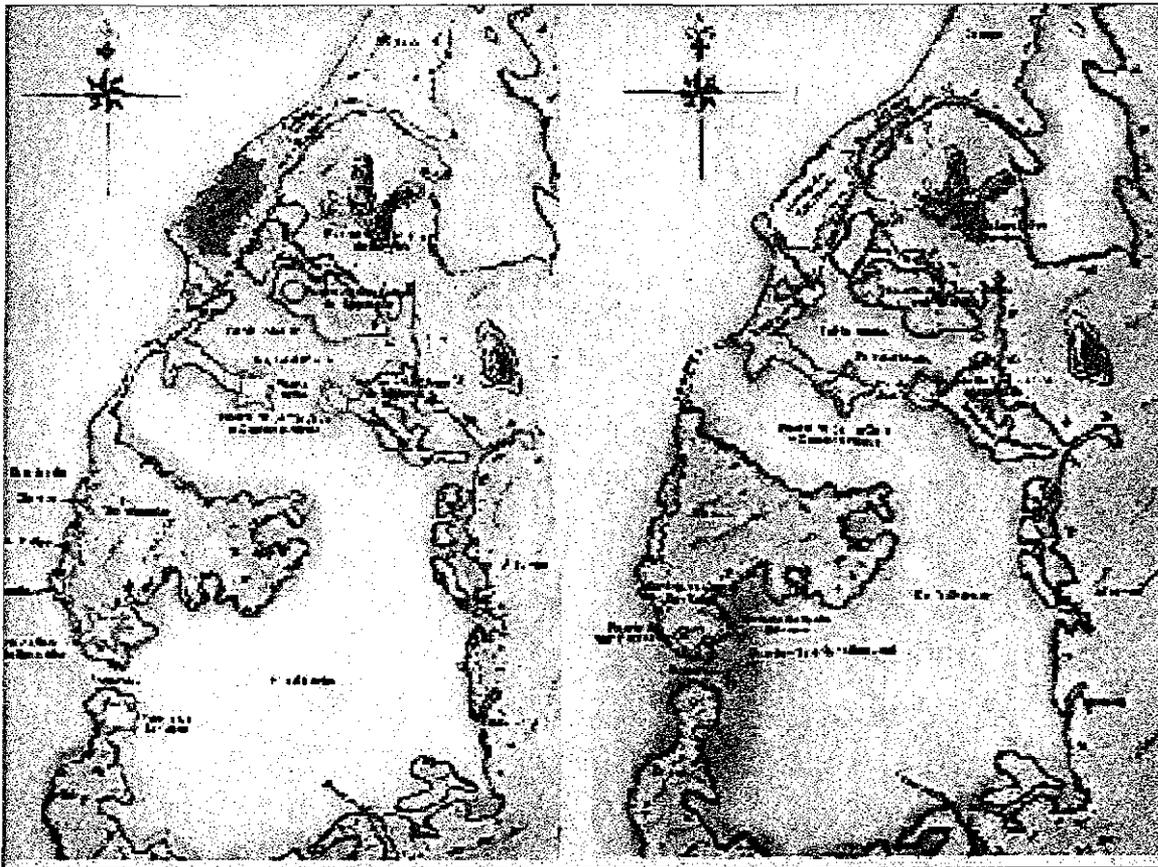
EXPANSION URBANA

AL FINAL DE LA COLONIA



TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PLANO 15



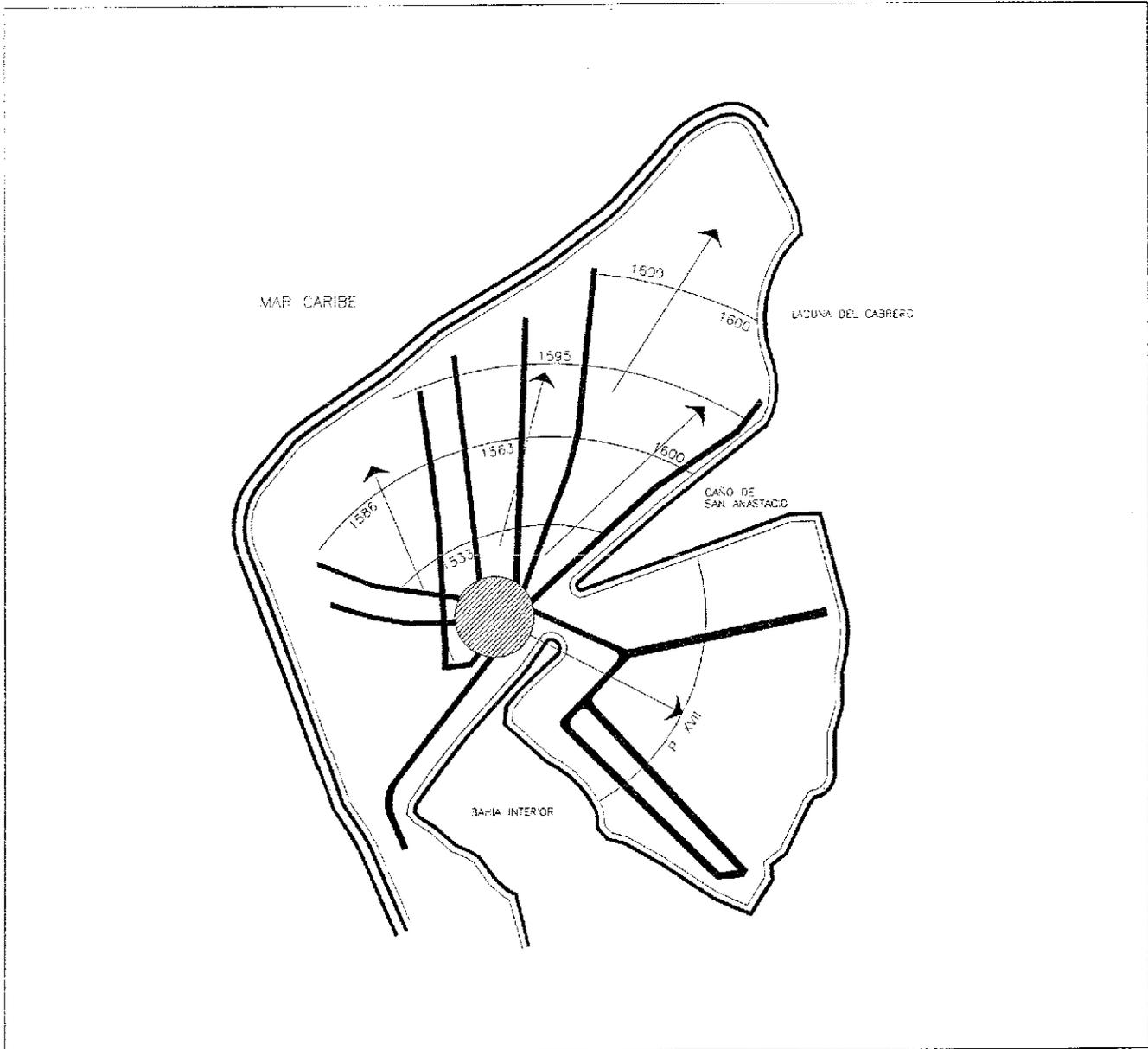
PLANO 16 (FUERTES 1740)

PLANO 17 (FUERTES 1790)

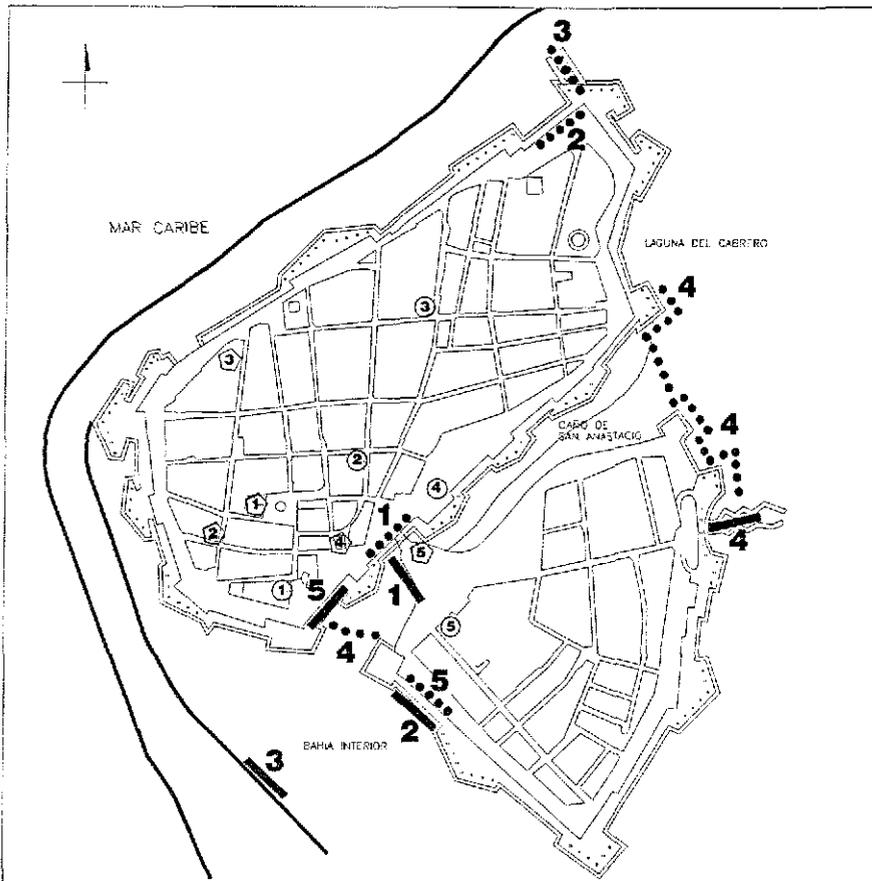
MODELO DE EXPANSIÓN DE LA CIUDAD EN LA COLONIA

-  NODO ORIGINAL
NUCLEO DE ACTIVIDADES
-  EJES
-  ESQUEMA DE EXPANSIÓN
SECTORIAL RADIOCONCÉNTRICO

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



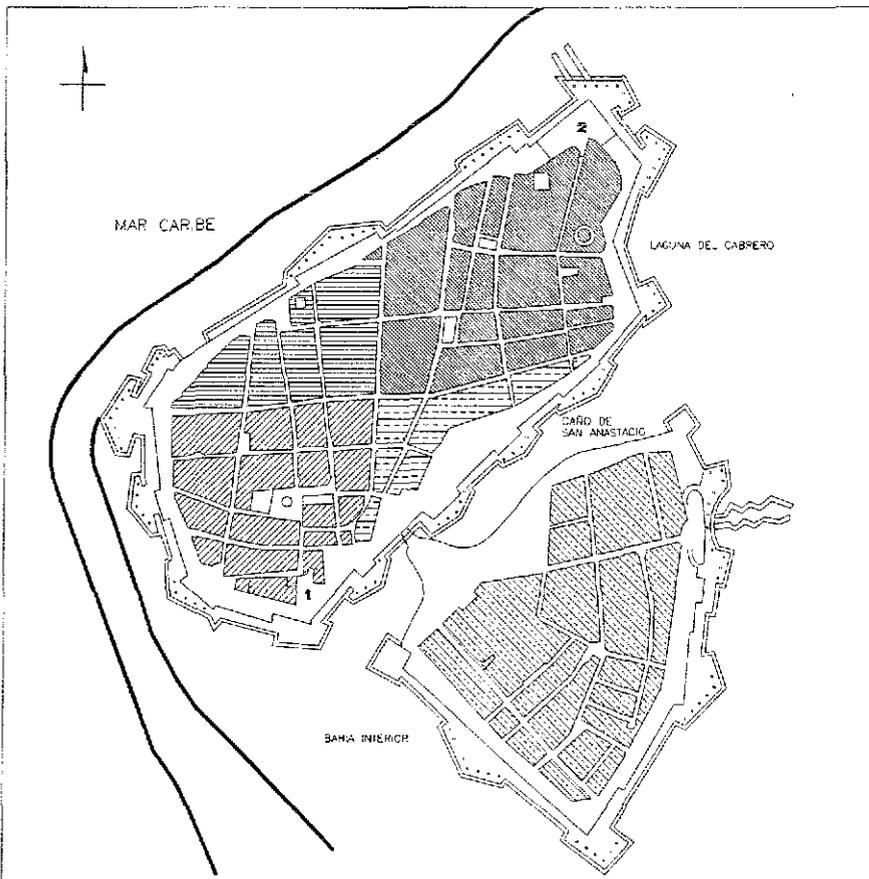
ESQUEMA 1



PLANO 18

ESTRUCTURA URBANA

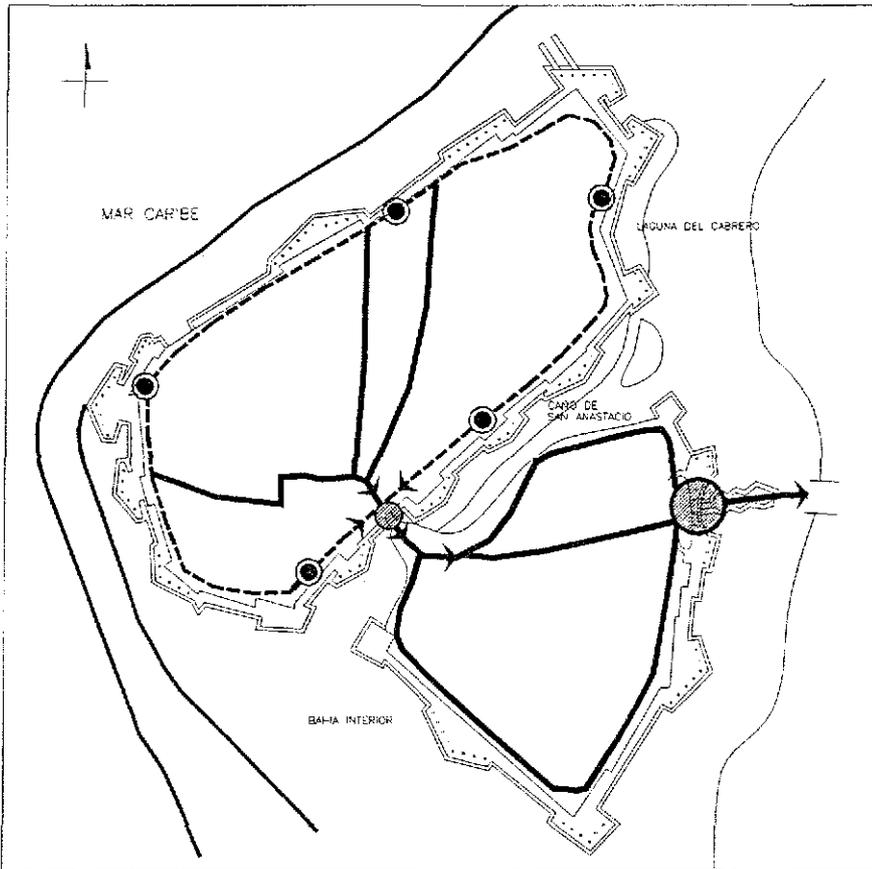
- EQUIPAMIENTO RELIGIOSO
 - 1 - TEMPLO DE LA COMPAÑIA DE JESUS
 - 2 - COLEGIO REAL DE SAN CARLOS
 - 3 - PARROQUIA DE SANTO TORIBIO DE MCGROVELO
 - 4 - HERMITA DE NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES
 - 5 - IGLESIA DE LA TERCERA ORDEN
- ◡ EQUIPAMIENTO CIVIL
 - 1 - PALACIO DE LA INQUISICION
 - 2 - REAL CONTADURIA Y TESORERIA
 - 3 - CASA DEL MARQUEZ DE VANDERHOYOS
 - 4 - REAL CONSULADO
 - 5 - PORTALES DEL PUENTE
- INFRAESTRUCTURA MILITAR
 - 1 - NUEVA PUERTA DE LA BOCA DEL PUENTE
 - 2 - CUARTEL DE LAS BOVEDAS
 - 3 - EL ESPION
 - 4 - ESTACADAS DE LA ADUANA Y CHAMBACO
 - 5 - ALMACENES OFICINAS Y VIVIENDAS
- INFRAESTRUCTURA URBANA
 - 1 - MUELLE DEL DISTRITO
 - 2 - MUELLE DEL APTENAL
 - 3 - MUELLE DE LA MACHINA
 - 4 - a) PUENTE DE LA MEDIA LUNA
b) PUENTE DEL MEDIO
c) PUENTE CALZADA
 - 5 - MUELLE DE LA ADUANA



PLANO 19

- ▨ BARRIO DE SANTA CATALINA
- ▨ BARRIO DE SAN SEBASTIAN
- ▨ BARRIO DE SANTO TORIBIO
- ▨ BARRIO DE NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED
- ▨ BARRIO DE COTSEMANI
- PLAZAS
 - 1 - PLAZUELA DE SAN JUAN DE DIOS
 - 2 - PLAZUELA DE LAS BOVEDAS DE SANTA CLARA
- MURALLA

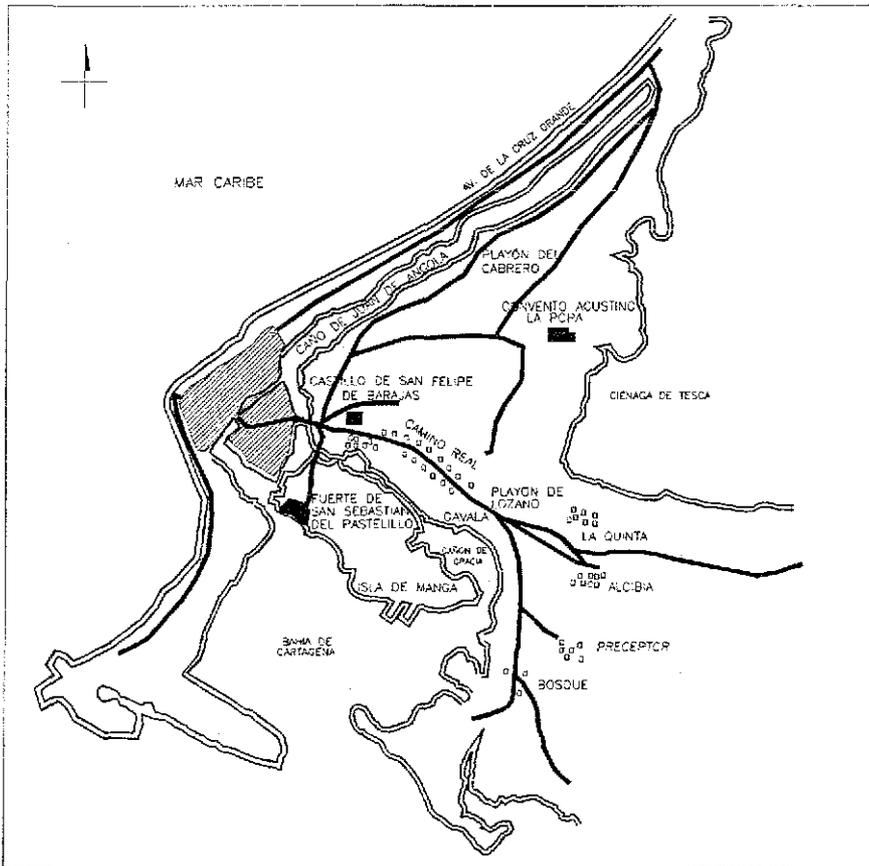
TESIS CON FALLA DE ORIGEN



PLANO 20

ESTRUCTURA DE CAMINOS INTRAMUROS

-  EJES HACIA LA PUEPTA PRINCIPAL
-  DIRECCION
-  RONDA INTERIOR
-  PUERTAS DEL RECINTO AMURALLADO
-  PUERTA PRINCIPAL (SOCA DEL PUENTE)
-  PUERTA HACIA LOS EXTRAMUROS (MEDIA LUNA)



PLANO 21

ESTRUCTURA DE CAMINOS EXTRAMUROS

-  CIUDAD ANTIGUA
-  CAMINOS EXISTENTES

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FUENTE: PLANO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA Y TERRENO DE SUS INMEDIACIONES POR ANTONIO DE AREVALO 1763

SIGLO XIX

Expansión urbana

El crecimiento físico y demográfico fue lento a lo largo del siglo XIX, es más, podemos señalar que la expansión de la ciudad fue nula entre 1800 y 1811, y siguió compactándose. El surgimiento de pequeños asentamientos hacia extramuros al final del siglo XVIII, no significaron alteraciones sustanciales en la estructura. Los primeros indicios de ensanche se manifestaron de forma dispersa al principio, abarcando áreas destinadas a la actividad rural y en incipientes desarrollos en forma de caseríos que se empezaban a transformar de tejares y pescaderías en casas para el descanso de las familias con posibilidades económicas.

Desde 1811 y hasta 1815 se dieron las gestas de Independencia. Los prolongados procesos bélicos que acompañaron y siguieron a la independencia impidieron, hasta finales de siglo, realizar inversiones y transformaciones orientadas al crecimiento y desarrollo de la ciudad. La primera mitad del siglo, experimentó una serie de cambios políticos y socioeconómicos que afectaron notablemente al sistema urbano sumiéndolo en un estado de atraso y decadencia económica, demográfica y política, de la cual no se recuperaría hasta las últimas décadas del siglo.

El título de puerto importante dentro del contexto de las ciudades hispánicas, que todavía ostentaba en los primeros años de este siglo, comenzó a declinar hasta perder su categoría de articuladora portuaria de los intercambios comerciales que habían estimulado su desarrollo durante el periodo colonial. Las causas más importantes fueron: la disminución de la producción de exportación; el surgimiento de Santa Marta como ruta principal del comercio exterior colombiano, Sabanilla, que a partir de 1833 abrió sus puertas a los productos de la Nueva Granada; y el cierre a la navegación del Canal del Dique. En suma, la Independencia significó para Cartagena de Indias un etapa de crisis e inestabilidad en materia de desarrollo urbano.

Así como esta situación tuvo efectos en el aspecto urbano, la crisis también repercutió en el aspecto demográfico, por las muchas muertes acaecidas en las guerras y, principalmente, por la pérdida de la mitad de la población después del sitio de Morillo en 1815;⁵⁷ además hay que mencionar las pestes que asolaron a Cartagena en esa época. Según los distintos censos levantados en la ciudad en 1815 ésta tenía una población de 20 a 22,000 habitantes; en 1850 era de 10,145 habitantes en los tres barrios ya consolidados de la ciudad: el Barrio de la

⁵⁷ De Pombo, Pareja Augusto. *Trazados Urbanos en Hispanoamérica Cartagena de Indias*. Icfes, Cartagena 1999, p. 181. Por este sitio a Cartagena, el número de víctimas ascendió a 7,300; la tercera parte de la población. Tomado de *La Vida Urbana de Cartagena en el siglo XIX* de Alberto Samudio Trallero.

Catedral, el Barrio de Santo Toribio y el Barrio de la Trinidad. En 1881 la población siguió decreciendo hasta los 9,681 habitantes.⁵⁸ Esto nos da una idea del retroceso, en cuanto a población, crecimiento y desarrollo, sufrido por la ciudad en ese periodo.

Modelo de expansión

El incipiente desarrollo alcanzado por la ciudad durante el siglo XIX, aunque no fue de grandes proporciones, sí marcó pautas y lineamientos que indujeron a un sistema urbano más disperso en un principio, que el establecido en la ciudad en los siglos XVI y XVII. Las áreas próximas a la muralla comenzaron a experimentar un proceso de transformación, a finales del siglo, cuando se iniciaban algunos trazados y se sentaban las primeras bases para la urbanización definitiva de los caseríos existentes.

La extensión hacia los extramuros se produjo inicialmente por la prolongación de la mancha, determinada por las condiciones físicas del territorio. La ciudad tenía que crecer hacia tierra firme, la cual se conformaba por una gran franja de tierra al suroriente de la ciudad antigua y en menor proporción hacia el norte. El modelo de expansión adoptado en siglos anteriores, se continuó en forma radioconcéntrico hacia el oriente, como se venía dando desde el siglo XVII. El punto de partida fue la ciudad antigua y los ejes de expansión estaban representados por el puente de la Media Luna, que unía a la ciudad con tierra firme, y algunos caminos que empezaban a inducir el crecimiento. Básicamente hubo tres periodos en la conformación de los anillos concéntricos marcados con la extensión de los caseríos: hasta 1870 el del Cabrero, hasta 1880 los otros caseríos del Espinal, del Pie del Cerro, el Pie de la Popa, Manga y el último hasta el final del siglo y principios del XX en el que se da la gran explosión (véase Esquema 2).

Estructura urbana

En el siglo XIX, la ciudad se encontraba completamente amurallada, con una estructura urbana definida e identificable dentro del contexto de ciudades de la Colonia. Hasta 1880, aproximadamente, la ciudad del siglo XIX conservó el carácter de ciudad hispánica en su traza, tejido y paisaje. Aún después de esa fecha, las modificaciones y expansiones del tejido siguieron sin alterar de manera significativa su estructura.

Uno de los cambios importantes en la época fue la pérdida del control urbano que ejercía la iglesia en el periodo colonial, posibilitando intervenciones urbanas de mayor envergadura en los núcleos centrales, que no siempre fueron acertadas si se escudriña en la pérdida del patrimonio arquitectónico y urbano debido a demoliciones hechas en aras de una modernización. Estas acciones, quizá

⁵⁸ Urueta y Piñeres. *Cartagena y sus Cercanías*. Segunda edición, Cartagena, 1912, p. 50 a 51.

Catedral, el Barrio de Santo Toribio y el Barrio de la Trinidad. En 1881 la población siguió decreciendo hasta los 9,681 habitantes.⁵⁸ Esto nos da una idea del retroceso, en cuanto a población, crecimiento y desarrollo, sufrido por la ciudad en ese periodo.

Modelo de expansión

El incipiente desarrollo alcanzado por la ciudad durante el siglo XIX, aunque no fue de grandes proporciones, sí marcó pautas y lineamientos que indujeron a un sistema urbano más disperso en un principio, que el establecido en la ciudad en los siglos XVI y XVII. Las áreas próximas a la muralla comenzaron a experimentar un proceso de transformación, a finales del siglo, cuando se iniciaban algunos trazados y se sentaban las primeras bases para la urbanización definitiva de los caseríos existentes.

La extensión hacia los extramuros se produjo inicialmente por la prolongación de la mancha, determinada por las condiciones físicas del territorio. La ciudad tenía que crecer hacia tierra firme, la cual se conformaba por una gran franja de tierra al suroriente de la ciudad antigua y en menor proporción hacia el norte. El modelo de expansión adoptado en siglos anteriores, se continuó en forma radioconcéntrico hacia el oriente, como se venía dando desde el siglo XVII. El punto de partida fue la ciudad antigua y los ejes de expansión estaban representados por el puente de la Media Luna, que unía a la ciudad con tierra firme, y algunos caminos que empezaban a inducir el crecimiento. Básicamente hubo tres periodos en la conformación de los anillos concéntricos marcados con la extensión de los caseríos: hasta 1870 el del Cabrero, hasta 1880 los otros caseríos del Espinal, del Pie del Cerro, el Pie de la Popa, Manga y el último hasta el final del siglo y principios del XX en el que se da la gran explosión (véase Esquema 2).

Estructura urbana

En el siglo XIX, la ciudad se encontraba completamente amurallada, con una estructura urbana definida e identificable dentro del contexto de ciudades de la Colonia. Hasta 1880, aproximadamente, la ciudad del siglo XIX conservó el carácter de ciudad hispánica en su traza, tejido y paisaje. Aún después de esa fecha, las modificaciones y expansiones del tejido siguieron sin alterar de manera significativa su estructura.

Uno de los cambios importantes en la época fue la pérdida del control urbano que ejercía la iglesia en el periodo colonial, posibilitando intervenciones urbanas de mayor envergadura en los núcleos centrales, que no siempre fueron acertadas si se escudriña en la pérdida del patrimonio arquitectónico y urbano debido a demoliciones hechas en aras de una modernización. Estas acciones, quizá

⁵⁸ Urueta y Piñeres. *Cartagena y sus Cercanías*. Segunda edición, Cartagena, 1912, p. 50 a 51.

negativas desde el punto de vista de la historia de la ciudad, contribuyeron a una integración y consolidación del área central.

Infraestructura urbana

Algunas obras de infraestructura se realizaron hasta finales de siglo cuando empezó a presentarse una recuperación económica en la ciudad, contribuyendo en gran medida a su resurgimiento. Estas obras fueron de gran importancia dentro del ámbito comercial y urbano: la reapertura del Canal del Dique, por dos veces consecutivas en el mismo periodo, permitió por un tiempo la recuperación del comercio durante la década de los 80. El relleno de la Calzada de la Media Luna que permitió la comunicación definitiva de la ciudad antigua con tierra firme en 1883. La Línea del Ferrocarril Cartagena-Calamar, con 105 Km de longitud y once estaciones intermedias que llegaba en Cartagena al Muelle de la Machina, dio un impulso económico y urbanístico a la ciudad en 1894. En 1891 se inauguró la primera planta eléctrica de la ciudad, la cual fue instalada en el antiguo Convento de San Diego y reemplazada más tarde cuando hizo explosión, por otra que se localizó junto al Baluarte de Chambacú⁵⁹ (véase Cuadro 21).

Infraestructura militar

Si el siglo XVIII se caracterizó por la reparación y conclusión definitiva de la Plaza Fuerte, a su vez, el siglo XIX, por el inicio de las demoliciones efectuadas para dar paso al desarrollo de la nueva ciudad. En 1883 se demuele el Revellín⁶⁰ de la Media Luna para la construcción de la calzada del mismo nombre, comenzando a abrirse la ciudad hacia las nuevas áreas de expansión; cuatro años más tarde se continuó con el Revellín del Cabrero, para lograr una comunicación franca de la isla principal con las tierras de este nombre. En la siguiente década se derribaron los tres baluartes ubicados detrás del Revellín de la Media Luna abriendo completamente el acceso a extramuros. Dentro del recinto de la ciudad antigua se llevaron a cabo obras en las murallas, como: la apertura de la puerta izquierda de la Boca del Puente, a principios de siglo bajo el gobierno de D. Blaz de Soria, y la segunda puerta de la Aduana o Piñeres, en 1887, por el visitador nacional Simón Gutiérrez de Piñeres⁶¹ (véase Cuadro 22 y plano 22).

a) *Modelo de estructura generado por la muralla.* Al final del periodo colonial se presentó el momento preciso para captar la incidencia de la muralla en la trama y el desenvolvimiento de la ciudad hacia las nuevas áreas de expansión. En el caso de Cartagena, la Boca del Puente surgió como el primer punto fijo de desahogo del núcleo principal y, posteriormente, la Media Luna como el segundo punto hacia los extramuros. Es importante destacar que la Boca del Puente apareció después de un tejido ya establecido en los siglos anteriores, que aunque

⁵⁹ Samudío, Trallero Alberto. *El crecimiento Urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande* Serie de estudios sobre la Costa del Caribe U. Jorge Tadeo Lozano. Cartagena, 1999, p. 5

⁶⁰ El Revellín era una construcción del otro lado del foso de la muralla, de forma triangular para reforzar y cubrir los flancos de los baluartes.

⁶¹ Bossa, Herazo Donald. *Nomenclator Cartageno*. Banco de la República Bogotá, 1981, p. 324.

de manera incipiente, ya inducía un trazado. Al surgir la puerta, en conjunción con la muralla, ello condicionó la estructura urbana a un modelo de caminos convergentes que llegaban a la Boca del Puente para salir de la ciudad. En el punto dos, y ya en los extramuros, el modelo se invirtió generando el fenómeno de divergencia, en el que se produjo una explosión hacia las distintas orientaciones de los caminos existentes. Los dos puntos se encuentran unidos por una línea que al bifurcarse en los extramuros, se convierte en los ejes del ulterior escalón de crecimiento urbano y en las vías de mayor importancia de la futura ciudad.

Este modelo se encuentra inmerso en una estructura funcional en la que hay una clara identificación de espacios después de que se traspasan los dos puntos fijos: en el punto uno, *puerta-puente-camino-arrabal* que se repite en el punto dos: *puerta-puente-camino-caserío*. Se puede observar cómo este tipo de trazados detecta un orden cronológico en la evolución urbana del asentamiento y, finalmente, cómo las puertas contribuyeron a definir la morfología del interior del recinto. La muralla, aunque fue posterior, no dejó de ser un elemento generador de primer orden, ya que, como resultado de su forma, quedaron definidos los espacios intramuros y extramuros inmediatos a ella.

Este modelo se invalida cuando, en el siguiente siglo, se demuele parte de la muralla del recinto y se abre hacia la isla de Chambacú (véase Esquema 4).

Equipamiento urbano

En este siglo la construcción de nuevos edificios no fue tan rica como en los siglos anteriores; tanto el equipamiento religioso como el civil se ubicaron en las nuevas zonas de expansión de la ciudad. Del equipamiento religioso se destacan: la Ermita del Cabrero, ubicada en la cabecera de las tierras de su mismo nombre, que en el siguiente siglo se convertiría en la parroquia del Barrio del Cabrero y la Ermita del Pie de la Popa, la cual hacía parte de la vicaría foránea de Santa Catalina; las dos surgieron a finales de siglo.⁶² Del equipamiento civil destacan algunos edificios públicos: el Cementerio, del cual se cree es de principios de siglo y el Matadero, ambos ubicados en el Caserío de Manga y que pertenecían al municipio.⁶³ En el recinto amurallado, el edificio del Cabildo es reformado como sede de la Gobernación en 1846, convirtiéndose en el primer edificio de estilo republicano; estilo arquitectónico que caracterizaría la imagen urbana de principios del siglo XX; y la Universidad de Cartagena, que comenzó sus funciones en el edificio del Convento de San Agustín desde el año de 1884; en el siguiente siglo, en 1921, se completaría con la construcción del tercer piso (véase Cuadro 22 y Plano 22).

⁶² Urueta y Pñeres. *Cartagena. ., op. cit.*, p. 63.

⁶³ *Ibid.*, p. 74.

Red vial

La vialidad del siglo XIX se podría clasificar en tres niveles de desarrollo: un primer nivel, conformado por la zona consolidada del núcleo principal; un segundo nivel, por la zona de Getsemaní, en proceso de consolidación; y un tercer nivel, por las escasas calles y caminos extramuros que empezaban a gestarse. Estas últimas, de gran importancia en el periodo, son: la calle Real del Pie de la Popa, que en 1805 ya ordenaba a los predios que se encontraban a lo largo del eje; el Camino de Abajo, que unía el caserío del Pie del Cerro con el Pie de la Popa; y el Camino de Arriba, que nacía en el Playón del Pie de la Popa y desembocaba en los pequeños playones del Torín y la Quinta.⁶⁴ También a principios de siglo, señalados claramente en el *Plano de la Plaza de Cartagena y Terreno de sus Inmediaciones* de Antonio de Arévalo de 1762, se encontraban los caminos de la Cruz Grande, que recorría la Playa de Santa Catalina, cruzando por el Revellín del Cabrero; y el camino a Bocagrande, que partía de un camino existente entre los Baluartes de Santo Domingo y la Cruz.

A finales de siglo, se sumaban a esta estructura otros caminos en el Caserío de Manga; uno que conducía al Fuerte del Pastelillo y otro llamado el camino Real de Manga, según el plano parcial del barrio levantado por Buonpensiere A. Terraonien, de Cartagena en 1894.

Para lograr la continuidad de la ciudad antigua con la nueva zona de expansión, surgieron en esta época: el Paseo de Heredia, como la arteria de mayor importancia; asimismo, los caminos públicos que partían de la Cabecera del Distrito (Pie de la Popa): el Camino a Cartagena, hoy Avenida Pedro de Heredia; el Camino a Turbaco (desde su bifurcación con el camino a Santa Rosa), hacia el suroriente; el Camino a Santa Rosa, hacia el oriente; el Camino a Pasacaballos, desde la intersección del Camino a Cartagena con el Bosque, hacia el sur; y el Camino a Arroyo Grande.⁶⁵ Estos caminos en su trayecto, conectaban a los diferentes caseríos y haciendas que se organizaban, como se verá más adelante, dentro de un sistema de núcleos rurales (véase Cuadro 22 y 23 y Esquema 3).

Plazas

En el último tercio del siglo, coincidiendo con la llegada del ilustre pensador cartagenero Rafael Núñez, se produjeron las transformaciones físicas más significativas de la ciudad, las que respondieron a una serie de cambios sociales y económicos a la luz de la ilustración. El impulso ideológico del progreso y la razón repercutieron directamente sobre el desarrollo urbano de Cartagena, logrando un despegue y una recuperación de forma definitiva. Hubo nuevas y grandes mejoras en los espacios públicos: surgió el Camellón o Paseo de los Mártires en 1870, en la intersección de las dos islas diseñado por Luis Felipe Jaspe; el Parque Fernández de Madrid en 1889, en la antigua Plaza de los Jagüeyes; la remodelación de la Plaza Mayor, que cambió su nombre a Parque de

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ *Ibid.*, p. 63 a 64.

Bolívar por colocar ahí el monumento en honor al libertador; y la construcción de la Plaza de la Independencia a finales de siglo, que más tarde se convertiría en el Parque Centenario, en el espacio que surgió al cegarse el caño entre las dos islas⁶⁶ (véase Cuadro 23 y Plano 23).

Barrios

Al finalizar el siglo XIX, los barrios de la ciudad se encontraban consolidados y los extramuros de la ciudad se empezaban a poblar con dos modalidades: una eran las invasiones que se asentaron hacia el norte, a todo lo largo de la Muralla de la Marina; y otra, los caseríos, que se empezaban a transformar como resultado de la expansión del Centro Histórico. Los primeros, fueron barrios de pescadores en condiciones tuguriales llamados: Boquetillo, Pekín y Pueblo Nuevo, los cuales se desalojarían años más tarde, en 1939, hacia las zonas extramuros de Canapote en el norte.

Los segundos fueron los caseríos que existían en los extramuros de la ciudad, y que tomaron impulso en los albores del siglo, iniciando un proceso de transformación que los llevaría a la inevitable conformación de barrios años más tarde. El caserío del Pie de la Popa, que figuraba como Distrito desde 1833 por la Ley de División Territorial; entonces contaba con 48 casas de bahareque; los otros caseríos: del Cabrero, de Manga, del Pie de la Popa, del Pie del Cerro y del Espinal, iniciaron en 1880 su proceso de transformación de zonas rurales a urbanas a partir de las iniciativas para nuevas divisiones de solares y trazados, en un intento de planificación y ordenamiento de los nuevos núcleos (véase Cuadro 24 y Plano 23).

a) *Modelo y sistema de organización extramuros.* El conjunto de caseríos que existían en los extramuros, estaban organizados por las parroquias como unidades territoriales y administrativas, en torno a una cabeza de distrito, la cual fue establecida por la Ley de División Territorial. En 1833 se nombró a la Parroquia del Pie de la Popa como cabecera de distrito. Más adelante, en 1836, según el Constitucional de Cartagena, la Junta Subalterna de Diezmos dividió a la Parroquia del Pie de la Popa en cinco veredas o partidas, las cuales estaban representadas por otros caseríos: Espinal, Manga, Alcibia; Isla de Gracia y Pie de la Popa; cada uno de estos abarcaba en sus dominios una superficie de tierra que contenía, en algunos casos, otros caseríos. El Espinal comprendía desde las faldas del cerro de San Felipe hasta el caño de Juan Angola, en las inmediaciones del Cabrero. Manga comprendía todo el territorio de la isla. Alcibia estaba limitada por Caimán, actualmente el entronque del Amparo y hasta el Playón de Cebayos. La Isla de Gracia, todo lo comprendido dentro de la isla. Por último, Pie de la Popa abarcaba desde el Pie del Cerro, los playones de la Popa, el Camino Arriba y la serranía de la Popa.

⁶⁶ Samudio, Trallero Alberto. *La Vida Urbana de Cartagena en el siglo XIX*. Serie de Estudios sobre la Costa Caribe. U. Jorge Tadeo Lozano, p. 34.

Al mismo tiempo el distrito se componía de barrios y agregaciones; entre los primeros estaban: el Pie del Cerro, el Espinal, el Pie de la Popa, El Camino Arriba, el Torín y la Quinta. Las agregaciones, de las que formaban parte las haciendas de ganado en la periferia, eran: Ceballos, Albornoz, Cospique, Caimán y Ternera.⁶⁷ Todo el conjunto de asentamientos que conformaban caseríos, haciendas, tejares y pescaderías, estaban organizados en un complejo sistema de núcleos unidos por redes de caminos que años más tarde se transformarían en la moderna ciudad de Cartagena (véase Esquema 3).

Imagen urbana

En el siglo XIX la ciudad de Cartagena presentaba dos caras: la de principios de siglo y la de final de siglo. La primera, fue documentada por un viajero francés, G. Mollien que llegó a la ciudad en 1823, él la describía con el aspecto lúgubre de un claustro: largas galerías, calles estrechas y sombrías, la mayor parte de los edificios sucios, ahumados y ruinosos. Era la imagen de la ciudad devastada que emprendería su transformación antes de finalizar el siglo. La imagen de la ciudad antigua al final del siglo y a principios del XX, ya no era la de una ciudad decadente, según una descripción hecha por el señor Gutiérrez de Piñeres,⁶⁸ las casas y los edificios arruinados por las contiendas de principios de siglo se habían reconstruido, además, surgieron nuevas construcciones, las principales calles se adoquinaron y se llevaron a cabo muchas obras destinadas a mejorar las condiciones sanitarias de la ciudad, iniciativa que partió de la preocupación de los gobiernos de las ciudades en la década de los sesenta de este siglo.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 60 a 65.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 36 a 37.

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS	SIGLO XIX AÑO	OBSERVACIONES
INFRAESTRUCTURA URBANA		
LA CIUDAD DE CARTAGENA	1800 a 1811 1811 a 1815 A PARTIR DE 1821	DURANTE EL SIGLO XIX, LA EXPANSIÓN DE CARTAGENA FUE NULA. LA CIUDAD COLONIAL ERA EL PRINCIPAL PUERTO DE SURAMÉRICA. SE DAN LAS GESTAS DE INDEPENDENCIA. DECAE SU IMPORTANCIA COMO PUERTO Y EMPIEZA A PERDER LA PREPONDERANCIA COMERCIAL QUE HABIA TENIDO DESDE SU FUNDACIÓN. ES EL SIGLO DE LA DECADENCIA CARTAGENERA.
CANAL DEL DIQUE	1850 1860 1880	SE REABRE EL CANAL DEL DIQUE VUELVE A CERRARSE EL CANAL Y SE EFECTUAN LOS TRABAJOS DE DRAGADO, EN 1880 FUE PUESTO DE NUEVO AL SERVICIO. (6) (7)
ALUMBRADO ELÉCTRICO PÚBLICO Y PRIVADO	1881 1895 1896	SE INUGURA LA PLANTA EN EL ANTIGUO CLAUSTRO DE SAN DIEGO. HACE EXPLOSIÓN LA PLANTA. SE REABRE EN EL LUGAR DEL ANTIGUO MATADERO JUNTO AL BALUARTE DE CHAMBACÚ. (7*)
PUERTA DEL RELOJ	1888	SE CONSTRUYE LA NUEVA TORRE DE ESTILO NEOGÓTICO Y SE ABREN LAS BÓVEDAS LATERALES PARA DAR PASO AL TRÁFICO VEHICULAR.
RELLENO DE LA CALZADA DE LA MEDIA LUNA	1883	AUTORIZACIÓN OTORGADA POR EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA MEDIANTE LA LEY 21 DE AQUEL AÑO. EN ESE MISMO AÑO SE CONSTRUYE UN PUENTE DE MADERA. (7*)
LÍNEA DEL FERROCARRIL CARTAGENA-CALAMAR	1891 1894	SE INICIARON LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DA INICIO EL SERVICIO DEL FERROCARRIL CON 105 KM. DE LONGITUD Y 11 ESTACIONES INTERMEDIAS QUE LLEGABA EN CARTAGENA AL MUELLE DE LA MACHINA. (7*)
INFRAESTRUCTURA MILITAR		
DEMOLICION DEL REVELLÍN DE LA MEDIA LUNA	1883	CON LA DEMOLICIÓN DEL REVELLÍN DE LA MEDIA LUNA SE INICIA EL PROCESO DE DERRIBO DE LAS MURALLAS.
MURALLAS DE CARTAGENA	1884	INICIA EL DERRIBO DE LAS MURALLAS PARA DAR PASO A LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Fuente: (6) Bell Lemus. Op. cit. (7*) Samudio Trullero A. "La Vida Urbana de Cartagena en el Siglo XIX. Serie de Estudios sobre la Costa Caribe 2000. (7) Samudio Trullero A. "El Crecimiento Urbano de Cartagena en el Siglo XX: Manga y Bocagrande 1999.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS	SIGLO XIX AÑO	OBSERVACIONES
REVELLÍN DEL CABRERO	1887	SIGUE A LA DEL REVELLÍN DE LA MEDIA LUNA
BALUARTE DE SANTA TERESA BALUARTE DE SANTA BARBARA BALUARTE DE SAN ANTONIO	1893	DEMOLICIÓN DE ESTOS TRES BALUARTE, UBICADOS DETRAS DEL REVELLÍN DE LA MEDIA LUNA.
PUERTAS PUERTA IZQUIERDA DE LA BOCA DEL PUENTE	1803	AÑO EN EL QUE FUE ABIERTA BAJO EL GOBIERNO DE DON BLAZ DE SORIA.
SEGUNDA PUERTA DE LA ADUANA O DE PIÑERES	1887	ABIERTA POR EL VISITADOR NACIONAL SIMON GUTIERREZ DE PIÑERES DEL CUAL TOMA SU NOMBRE (5)
EQUIPAMIENTO URBANO		
RELIGIOSO		
ERMITA DEL CABRERO	FINES DE SIGLO	UBICADA EXTRAMUROS PERO FORMA PARTE DE LA HISTORIA DE CARTAGENA.
ERMITA DEL PIE DE LA POPA		HACE PARTE DE LA VICARÍA FORÁNEA DE SANTA CATALINA. PARROQUIA A LA QUE SE ENCONTRABA AGREGADA LA DE TERNERA LA CUAL DESAPARECIÓ EN 1842. (2)
CIVIL		
CEMENTERIO DE MANGA	PRINCIPIOS DE SIGLO	ERAN LOS EDIFICIOS PÚBLICOS DE LA ÉPOCA QUE EXISTÍAN EN EL LUGAR. (2)
EDIFICIO DEL CABILDO	1846	SE REFORMA EL EDIFICIO COMO SEDE DE LA GOBERNACIÓN. (7)
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA	1884	DESDE ESE AÑO FUNCIONA COMO UNIVERSIDAD EN LAS INSTALACIONES DEL CONVENTO AGUSTINO. EN 1921 SE CONSTRUYE EL TERCER PISO.
MATADERO	FINES DE SIGLO	EN EL BARRIO DE MANGA. (8)
VIALIDAD		
CALLE REAL DEL PIE DE LA POPA	1805	YA SE ENCONTRABA CONFIGURADA CON LOS PREDIOS QUE CONSTITUYEN EL EJE. (7)
CAMINO DE ABAJO		COMUNICAN EL PIE DEL CERRO CON EL PIE DE LA POPA. (2)

Fuente: (5) Bossa Herazo D. Op. cit. (2) Urueta y Piñeros Op. cit. (7) Samudio Trullero. Op. cit. (8) Plano de Manga por Buonpensiere y A. Terraonien Cartagena, de 1894.

ESTA FOLIA NO VALE
CON LA FOLIA...

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACIÓN URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
CAMINO DE ARRIBA		NACEN EN EL PLAYÓN GRANDE Y DESEMBOCAN EN EL TORIN Y LA QUINTA, PLAYONES DE MENOR DIMENSIÓN ATRAVESADOS POR LA LÍNEA DEL FERROCARRIL.
CAMINO A BOCAGRANDE	PRINCIPIOS DE SIGLO	ENTRE LOS BALUARTE DE STO. DOMINGO Y LA CRUZ EXISTÍA UN CARENERO Y EL CAMINO QUE SALÍA HACIA BOCAGRANDE. (9)
AVENIDA DE LA CRUZ GRANDE	1807	PARA ESTOS AÑOS YA EXISTÍA EL CAMINO QUE RECORRÍA LA PLAYA DE SANTA CATALINA, CRUZANDO POR EL REVELLÍN DEL CABRERO. (9)
CAMINO DEL PASTELILLO CAMINO REAL DE MANGA CAMINO DEL HATO	FINES DE SIGLO	CAMINOS QUE YA SE ENCONTRABAN EN LA TRAZA DEL BARRIO. (7) (8)
PASEO DE HEREDIA - CALLE DE LA MEDIA LUNA	FINES DE SIGLO	QUE COMUNICABA EL BARRIO DE GETSEMANÍ CON EL BARRIO DE MANGA A TRAVÉS DEL PUENTE SOBRE EL REVELLÍN DE LA MEDIA LUNA. AMPLIA CALZADA, ÚNICA ENTRADA AL SECTOR AMURALLADO.
CAMINO A CARTAGENA CAMINO A TURBACO CAMINO A SANTA ROSA CAMINO A PASACABALLOS	1882	ESTOS ERAN LOS CAMINOS PÚBLICOS QUE PARTÍAN DE LA CABECERA DEL DISTRITO. (PIE DE LA POPA): A CARTAGENA, A TURBACO, A SANTA ROSA Y A PASACABALLOS. (2)
PLAZAS		
CAMELLÓN O PASEO DE LOS MÁRTIRES	1870 - 1871	FECHA DE SU INAUGURACIÓN. EN LA INTERSECCIÓN DE LAS DOS ISLAS. FUE DISEÑADO POR LUIS FELIPE JASPE. (7)
PLAZA MAYOR-PARQUE DE BOLÍVAR	1896	REMODELACIÓN DE LA PLAZA PARA UBICAR EL MONUMENTO AL LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR. DESDE ENTONCES CAMBIA SU NOMBRE A PARQUE DE BOLÍVAR.
PLAZA DE LA INDEPENDENCIA	FINES DE SIGLO	FUE UN ESPACIO QUE SURGIÓ AL CEGARSE EL CAÑO DE ANASTACIO ENTRE LAS DOS ISLAS, QUE MAS TARDE SE CONVIRTIÓ EN EL PARQUE DEL CENTENARIO.
PARQUE FERNANDEZ DE MADRID	1889	FECHA EN LA CUAL SE INAUGURÓ. ESTA UBICADO EN LA ANTIGUA PLAZA DE LOS JAGÜEYES. (7)

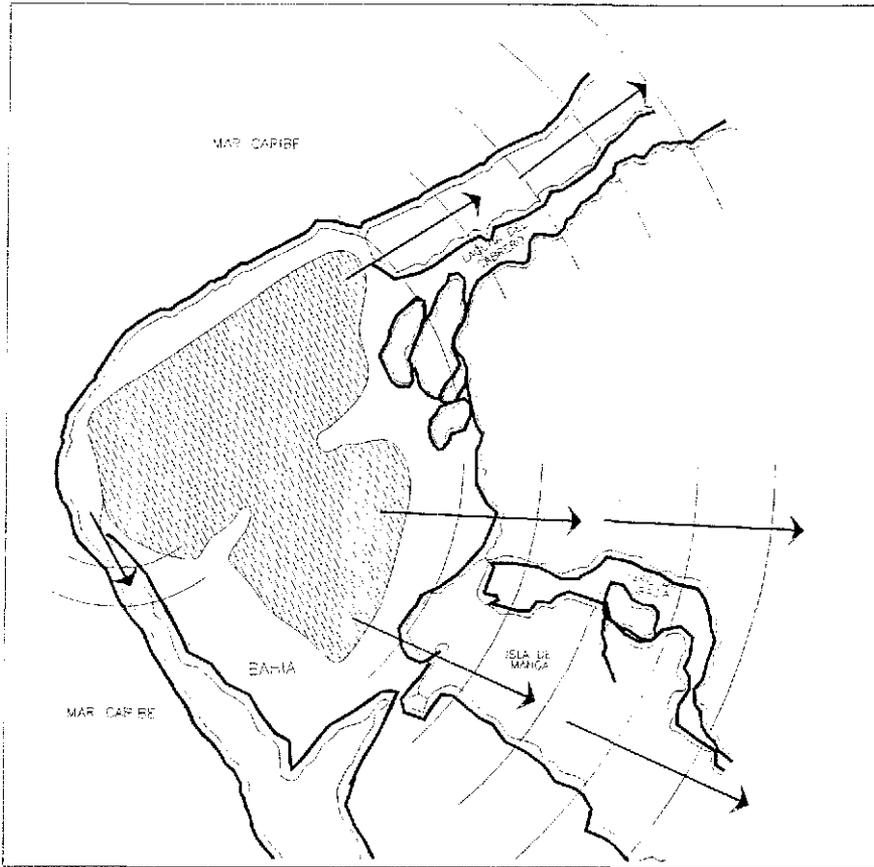
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Fuente: (9) "Plano de la plaza de Cartagena y terrenos de sus inmediaciones" de Antonio de Arevalo de 1762. Mapoteca del Archivo General de la Nación. (7) Samudio Trillero A. Op. cit. (8) Plano de manga, Op. cit. (2) Urueta y Piñeres., Op. cit.

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS	SIGLO ANO	OBSERVACIONES
BARRIOS		
BARRIO DE SANTA CATALINA	1808	EN UN PLANO LEVANTADO POR EL CORONEL D. MANUEL DE ANGUIANO EN 1808, APARECEN TODAVIA LOS NOMBRES DE LOS BARRIOS DEL CENTRO CON LA MISMA DENOMINACIÓN QUE EN EL SIGLO XVIII. (5)
BARRIO DE SAN SEBASTIÁN		
BARRIO DE NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED		
BARRIO DE SANTO TORIBIO		
BOQUETILLO	FINES DE SIGLO	SE CONFORMARON ESTOS TRES BARRIOS DE PESCADORES INVADIENDO LA FRANJA DEL TERRENO ENTRE LA MURALLA Y LA ESCOLLERA. EN 1939 FUERON DESALOJADOS A CANAPOTE PARA DAR PASO A LA AVENIDA SANTANDER. (10)
PEKIN		
PUEBLO NUEVO		
BARRIOS EXTRAMUROS		
CASERÍO DEL PIE DE LA POPA (ANTIGUO DISTRITO)	1833	A PRINCIPIOS DE SIGLO YA CONTABA CON 48 CASAS DE BAHAREQUE. FIGURA COMO DISTRITO EN LA LEY DE DIVISION TERRITORIAL DE 1833. Y EN 1836 LA JUNTA SUBALTERNA DE DIEZMOS LO DIVIDE EN CINCO VEREDAS O PARTIDAS: 1. PIE DE LA POPA, 2. ESPINAL, 3. MANGA, 4. ALCIBIA Y 5. LA QUINTA O ISLA DE GRACIA. SE INICIA LA URBANIZACIÓN FORMAL DEL CASERÍO. (2)
CASERÍO DEL CABRERO	FINES DE SIGLO	AÑO EN QUE SE INICIÓ EL BARRIO, FORMADO POR DOS CALLES, UNA PARALELA AL MAR Y OTRA PERPENDICULAR. ES EL BARRIO EXTRAMUROS MAS PROXIMO A LA CIUDAD, ESTA A UN COSTADO DE LA LAGUNA DEL CABRERO. (2)
CASERÍO DE MANGA	1880	SE INICIA EL PROPÓSITO DE URBANIZARLO Y SE DIVIDE EN SOLARES PARA LA VENTA. (2)
CASERÍO DEL PIE DE LA POPA	1880	EN ESTA ÉPOCA YA EXISTIAN ALGUNAS QUINTAS DE RECREO DE LA GENTE ACOMODADA DE LA CIUDAD. SE FIJAN TAMBIÉN EN ESTE AÑO, LAS BASES PARA SU URBANIZACIÓN. (2)
CASERÍO DEL PIE DEL CERRO	FINES DE SIGLO	INICIA SU FORMACIÓN Y TRAZADO DEL BARRIO. (2)
CASERÍO DEL ESPINAL	FINES DE SIGLO	SE UBICABA ALLÍ LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL Y EL DEPÓSITO DEL MATERIAL RODANTE, COSA QUE CONTRIBUYÓ A LA FORMACIÓN DE LA POBLACIÓN. A FINES DEL SIGLO SE INICIA LA FORMACIÓN DEL BARRIO. (2)

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

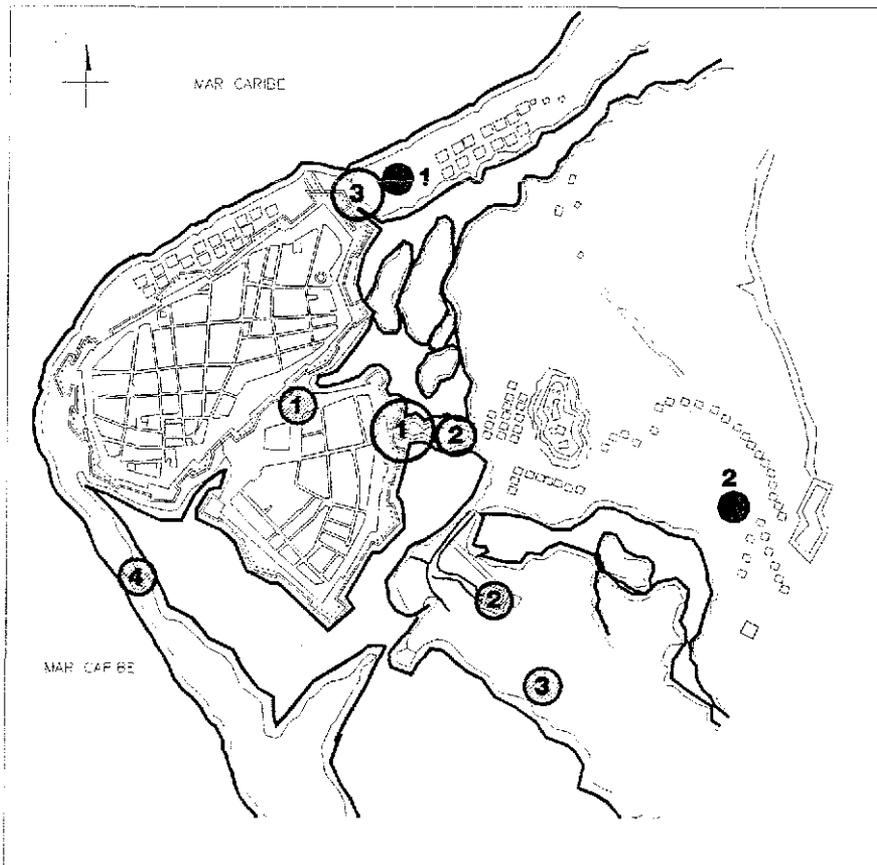
MODELO DE EXPANSIÓN



-  CIUDAD ANTICUA
-  ESQUEMA DE EXPANSIÓN

ESQUEMA 2

ESTRUCTURA URBANA



-  EQUIPAMIENTO RELIGIOSO
 - 1 - ERMITA DEL CERRILLO
 - 2 - ERMITA DEL PE DE LA POPA
-  EQUIPAMIENTO CIVIL
 - 1 - ESTACIÓN DEL TREN
 - 2 - CEMENTERIO DE MANICA
 - 3 - MATADERO
 - 4 - ESTACIÓN DE LA MACHINA
-  EQUIPAMIENTO MILITAR - DEMOLICIONES
 - 1 - DEMOLICIÓN DE LOS 3 SALIANTES (MEDIA LUNA)
 - 2 - REVELLIN DE LA MEDIA LUNA
 - 3 - REVELLIN DEL CABRERO

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

FUENTE: PLANO DESCRIPCIÓN DEL SELLADO DADO POR LOS REVOLUCIONARIOS A LA CIUDAD DE CARTAGENA DEL 7 AL 8 DE MAYO DE 1885

PLANO 22

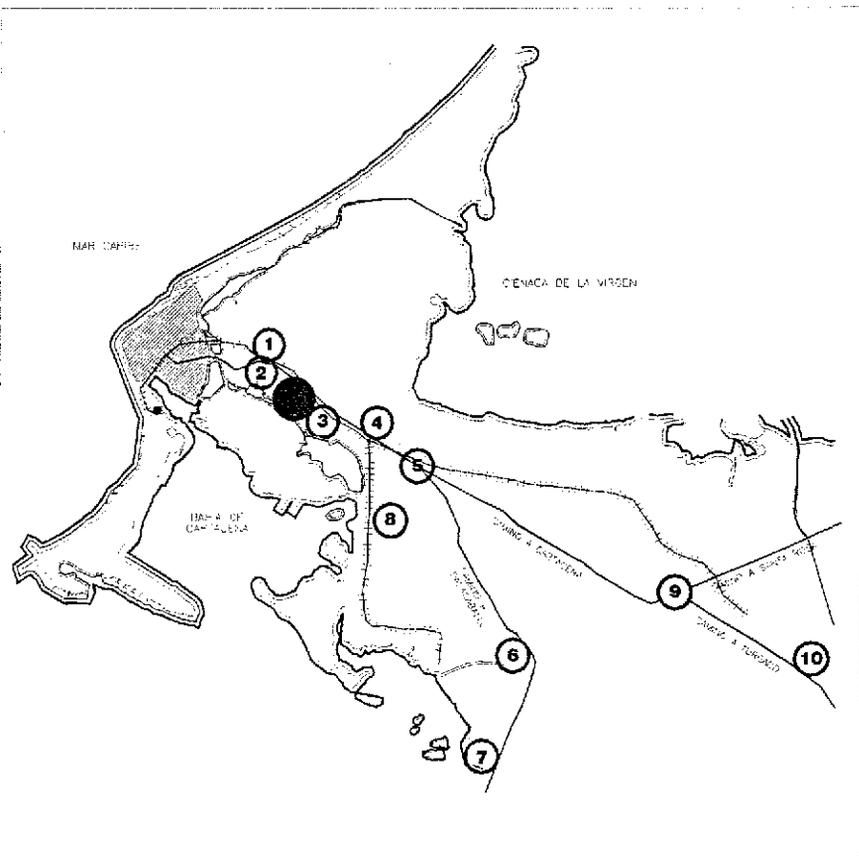


ESTRUCTURA URBANA

- PLAZAS
 - 1 - PARQUE DE EDUARDO
 - 2 - PARQUE FERNÁNDEZ MADRID
 - 3 - PLAZA DE LA INDEPENDENCIA
- INVASIONES
 - 1 - BOQUILLAS
 - 2 - POKIN
 - 3 - PUEBLO NUEVO
- CASERIOS
 - 2 - ESPINAL
 - 3 - EL CERRO
 - 4 - EL CERRO
 - 5 - PIE DE LA POPA
 - 6 - MARIYA
- ESTRUCTURA MILITAR
 - 1 - PUERTA DE LA BOCA DEL P. VIEJO
 - 2 - PUERTA DE LA AGUINA
- PUERTAS DE ACCESO
 - 1 - PUERTA DE LA BOCA DEL P. VIEJO
 - 2 - PUERTA DE LA AGUINA
- CAMINOS

FUENTE: PLANO PATRIAL DE MADRID POR J. BUCKENBERG Y TERRACEN (MADRID 1947)

PLAN 0-03



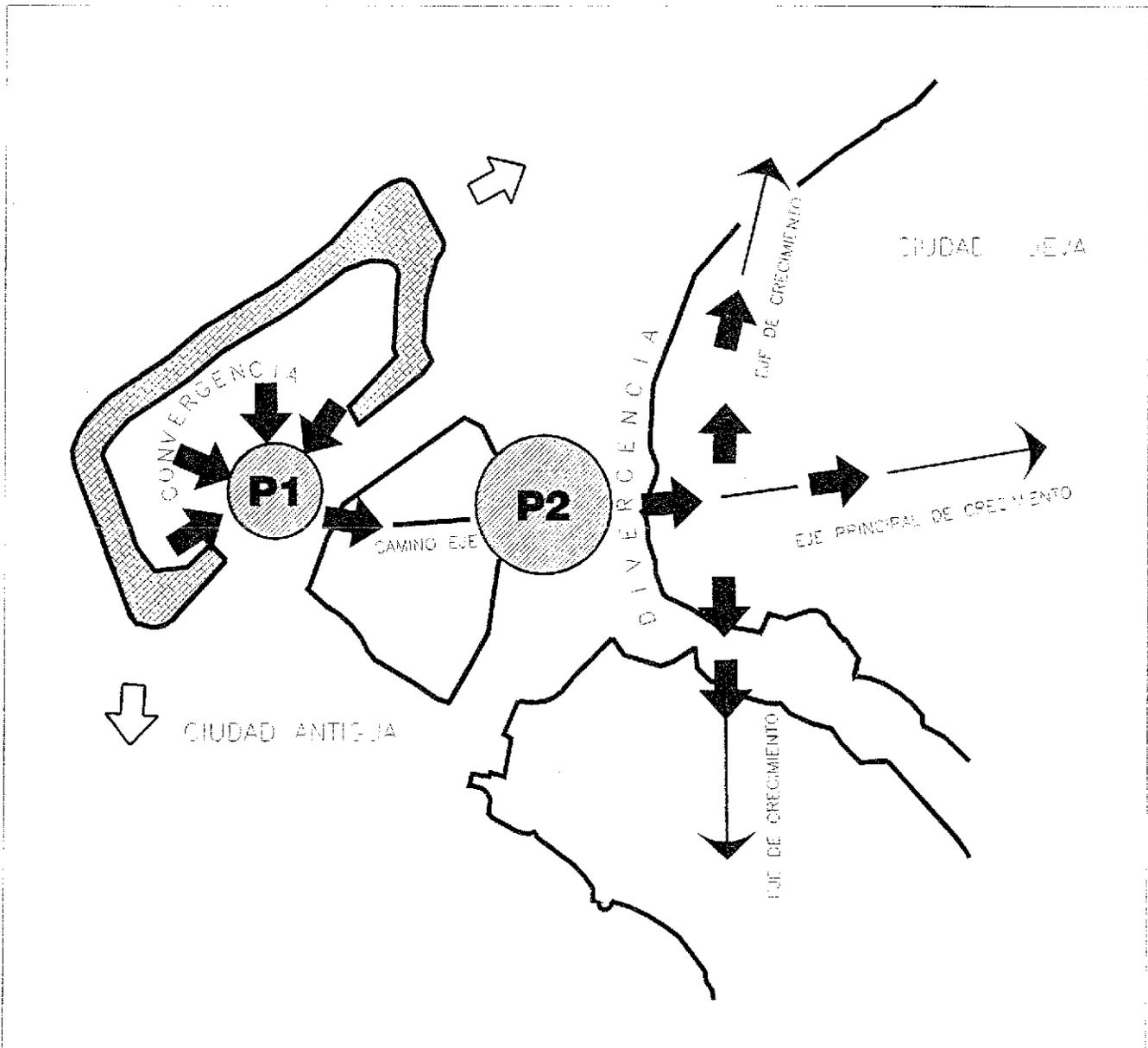
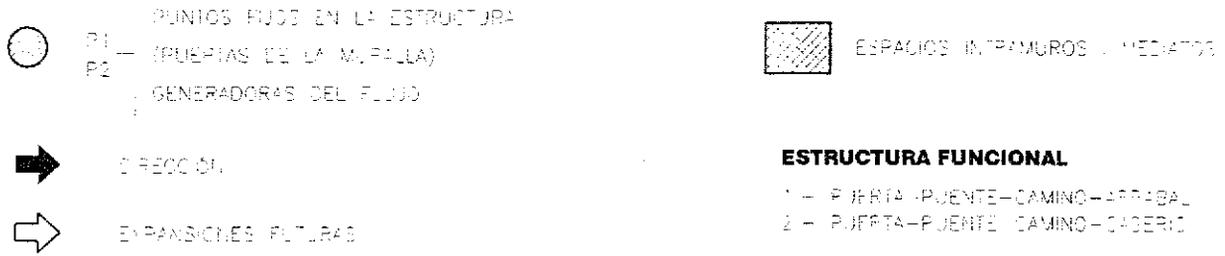
SISTEMA DE ORGANIZACIÓN

- CIUDAD ANTIGUA
- ANTIGUO DISTRITO DEL PIE DE LA POPA
- BARRIOS Y AGREGACIONES
 - BARRIOS:
 - 1 - ESPINAL
 - 2 - PIE DEL CERRO
 - 3 - CAMINO ARRIBA
 - 4 - EL CERRO
 - 5 - LA PUNTA
 - AGREGACIONES:
 - 6 - CEBALLOS
 - 7 - ALCORQUE
 - 8 - COSRIQUE
 - 9 - CAMÓN
 - 10 - TERREÑA
- CAMINOS
- VÍAS DE FERRO

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

EDO ENA 3

MODELO DE ESTRUCTURA GENERADO POR LA MURALLA



ESQUEMA 4

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

SIGLO XX

Ciudad Antigua

Los comienzos del siglo XX significaron Renacimiento para la ciudad de Cartagena de Indias. Fue el resurgir después de un periodo lleno de conflictos y desolación. Este despunte ya se vislumbraba desde finales del siglo XIX con la llegada al poder del presidente Rafael Nuñez. Al inicio del siglo, se produce el despegue de un crecimiento urbano en la población y en la extensión física, que había comenzado en forma lenta, pero que ahora se aceleraba. Con los nuevos gobiernos se acentuó la preocupación por la creación de nuevos sistemas de redes de servicios públicos, principalmente el servicio de abastecimiento de agua, que en la ciudad colonial había funcionado por medio de aljibes y pozos. Posteriormente, el alumbrado y más avanzado el siglo, el alcantarillado, los que contribuyeron al desarrollo urbanístico de la ciudad (véase Cuadro 25).

Con las celebraciones del centenario de la independencia, aumentaron los cambios en el aspecto urbano: surgieron nuevos parques, plazas y se generaron nuevas funciones sociales y culturales con sus respectivos edificios de carácter monumental. La actividad comercial e institucional siguió consolidándose, desplazando viejas estructuras y generando nuevas, que en algunos casos no se adecuaron al contexto urbano existente. Cartagena creció dentro de sí misma, densificándose y compactándose con nuevas estructuras que se insertaron en el tejido urbano, generando problemas de congestión a la ciudad y, al mismo tiempo, transformando y haciendo compleja su realidad urbana, tanto fundacional como posterior; ello sucedió tanto en la ciudad antigua como en el área urbana contemporánea.

En el ámbito regional, a mediados de siglo (1951), ocurrieron otros sucesos importantes como fue poner nuevamente en servicio el Canal del Dique. Una vez rectificado, dragado y modernizado, se restableció la comunicación fluvial con el interior;⁶⁹ lo que trajo consigo una recuperación de la economía y un nuevo horizonte de desarrollo.

Estructura urbana actual de la Ciudad Antigua

En el siglo XX permaneció aún el trazado original de las calles y plazas y algunos edificios singulares de los siglos anteriores, tales como: iglesias, conventos, edificios administrativos e institucionales que en algunos casos cambiaron su función. Sin embargo, los nuevos aires del siglo trajeron consigo innovaciones en la arquitectura y en los procesos de renovación y rehabilitación arquitectónica y urbana que cambiaron la fisonomía de la ciudad colonial.

⁶⁹ Samudio, Trallero Alberto. *El Crecimiento Urbano de Cartagena en el Siglo XX. Manga y Bocagrande* Serie de Estudios sobre la Costa Caribe, No. 7. U. Jorge Tadeo Lozano, Cartagena, 1999, p.7.

a) *Infraestructura urbana*. Grandes obras de infraestructura se llevaron a cabo que contribuyeron a ese aire de modernidad y desarrollo buscado. Se empezó por derrumbar el segmento de muralla comprendido entre el Baluarte de San Pedro Mártir y la Boca del Puente en 1919, ya que impedía el desarrollo y constituía un foco de infección (por ser el basurero del mercado) y estancamiento de aguas negras, todo ello con el objeto de mejorar las condiciones sanitarias de la ciudad, obligación que las autoridades locales tenían que cumplir, por su selección como puerto de escala en la ruta del Canal de Panamá.⁷⁰ Este hecho propició la apertura total del Centro Histórico hacia el Playón de la Matuna, trayendo como consecuencia, la cegada del caño y el aprovechamiento de esas extensas áreas para la expansión del centro. La nueva zona de la Matuna, nunca se consideró en la legislación como parte de la zona de influencia del Centro Histórico. Esto traería como consecuencia, años más tarde, en 1952,⁷¹ un proyecto de comercios y oficinas que, desafortunadamente, quedaba totalmente desarticulado funcional y formalmente de su entorno urbano.

Otras obras de infraestructura que hicieron su aportación al proceso de cambio que estaba viviendo la ciudad, fueron las conexiones de la Ciudad Antigua hacia otras zonas de expansión, tanto terrestres como marítimas; a través de puentes, muelles y nuevas puertas en las murallas, propiciando un segundo nivel de apertura, que iba más allá de las islas originales. A principios de siglo, en 1905 y 1906, se construyeron, aunque no de forma definitiva, los puentes de Heredia y Román, respectivamente. El primero de ellos, entre la Media Luna y tierra firme y el segundo, entre Getsemaní y la Isla de Manga. Años más tarde, en 1968, se construyó el Puente de la Transformación, más comúnmente conocido como Puente de Chambacú que unía la Matuna con la Isla de Chambacú.⁷² De esta manera, la ciudad antigua quedó ligada de forma permanente a las tierras en las que años después, se conformaría la ciudad nueva (véase Cuadro 26 y Plano 24).

Por otro lado, se construyó en 1911 el atracadero, hoy conocido como Muelle de los Pegasos, que se localizaba junto al entonces Mercado Público. Se abrieron también puertas y boquetes en las murallas para el paso vehicular. Estas fueron: la Puerta de la Paz y la Concordia, junto a la Puerta de Santa Catalina, en 1905. En ese mismo año se abrió la tercera Puerta de la Boca del Puente, llamada La Puerta de Balmaceda y la Puerta del Reducto, que fue una brecha que se abrió en la muralla contigua al Baluarte del Reducto para conectar Getsemaní con la Isla de Manga. En 1921 se abrió la Puerta de Baloco, entre los baluartes de Santiago y Santo Domingo, y en 1928 la puerta o brecha de San Javier, al pie del Baluarte de San Francisco Javier.⁷³ Estas puertas influyeron notablemente en la movilidad dentro del recinto y en años posteriores, con el crecimiento de la

⁷⁰ De Pombo, Pareja Augusto. *Trazados Urbanos en Hispanoamérica Cartagena de Indias*. ICFES, Cartagena, 1999, p. 250.

⁷¹ Plan Estratégico, Centro Histórico Cartagena de Indias, 1994.

⁷² Porto, Cabrales Raúl. *Guía Histórica de Cartagena de Indias*, Cartagena 2000

⁷³ Bossa, Herazo Donald. *Nomenclatro Cartageno*. Banco de la República, Bogotá, 1981, p. 324

población y de vehículos, contribuyeron a descongestionar la ciudad antigua (véase Cuadro 27).

b) *Uso del suelo.* El uso fue predominantemente habitacional. El comercio se localizaba en las partes bajas y las viviendas en las partes altas de las casas de la zona central. En la periferia de la isla o en zonas próximas a la muralla, como el Barrio de San Diego y Getsemaní, predominaban las casas bajas destinadas a vivienda. El centro de actividades especializadas se siguió conservando en el núcleo fundacional, constituyendo, hasta la época actual, el punto más importante en materia de centralidad urbana.

En la arquitectura el llamado “Periodo Republicano” —comprendido entre 1835 y 1940 que coincide con la etapa formativa de la República—, reemplazó las técnicas y conceptos de la construcción colonial por una expresión plástica que representaba los ideales políticos y sociales del nuevo Estado.⁷⁴ Este se caracterizó por un marcado acento en la monumentalidad de la nueva arquitectura que contribuyó en gran medida al cambio de imagen de la ciudad. Este carácter monumental estuvo representado tanto en los edificios como en las plazas y parques que se construyeron o renovaron en la época; tal es el caso del Parque Centenario, que se construyó para conmemorar los primeros cien años de la Independencia. Otro ejemplo es el Parque Apolo, construido en 1922, en la zona extramuros donde inicia el Barrio del Cabrero, con rasgos característicos de la época y el Parque de Bolívar y el de Fernández de Madrid, que se renovaron según los cánones del movimiento neoclásico.

Entre los edificios que se sumaron a esta nueva tipología arquitectónica y que formaron parte del equipamiento de la ciudad, destacaron: el Mercado Público, como una de las primeras obras del siglo, diseñado por Luis Felipe Jaspe y Joaquín Caballero, fue inaugurado en 1904 en la zona de transición entre la isla principal y Getsemaní; en 1977 fue demolido para ubicar, en el mismo sitio, el Centro Internacional de Convenciones. Otro, es el Banco de Bolívar (1907), obra de Nicolás Samer; hoy Biblioteca Bartolomé Calvo. Más adelante, en 1911 surgió el Teatro Municipal, que años después se convertiría en el actual Teatro Heredia; obra de Luis Felipe Jaspe, que se ubicó en los terrenos que ocupaba la Iglesia de la Merced. Un nuevo género fueron los clubes sociales, como el Club Cartagena, ubicado sobre la Calle de la Media Luna., obra de Gastón Lelarge hacia 1925. Se construyó también en este periodo, la Plaza de la Serrezuela, plaza de toros localizada en las antiguas huertas de la ciudad, hacia las orillas de la muralla (véase Cuadro 28 y Plano 24).

En la década de los veinte, proliferaron los edificios destinados a oficinas, de clara investidura republicana, los cuales se ubicaron en sitios estratégicos, constituyendo hitos dentro de la estructura de la ciudad. Entre ellos están: el

⁷⁴ Samudio, Trallero Alberto. *Arquitectura Republicana de Cartagena*. Banco de la República, Bogotá, 2001.

Banco de la República, que se construyó en el Parque de Bolívar, antigua Plaza Mayor, en 1926; el edificio Mogollón en 1927, el edificio Pombo en 1929, estos dos, obra de Nicolás Samer; y el edificio Andian en 1929, entre otros. Este último se ubicó en la plaza de la Aduana, cambiando la fisonomía colonial de la misma y rompiendo la escala de la plaza, por su altura y volumen construido.⁷⁵ Otros edificios de la época que además innovaron una tipología para el comercio fueron: el Pasaje Dáger y el Pasaje Leclerc, obra de Gastón Lelarge en 1925. Este nuevo concepto de pasaje comercial surgió como una solución para aprovechar, con comercio y oficinas, la parte central de la tradicional manzana colonial.⁷⁶

c) Modelo de la actividad comercial. Tendencias actuales. El Centro Histórico como se dijo anteriormente, sigue conservando su preponderancia económica en el núcleo tradicional, manteniendo, dentro de un modelo jerárquico, la categoría de punto dominante, donde están contenidas las actividades más altas, intensas y especializadas. En los tiempos actuales, en que la población ha aumentado y el espacio se ha saturado, ha ocurrido un proceso de desfase o expansión de las actividades comerciales. Primero hacia la zona de la Matuna como el área natural de expansión, al derribarse el lienzo de muralla y destinarse esa área a desahogar los usos de oficinas y comercio y, más adelante, hacia Getsemaní, la zona de transición y conexión con los extramuros, como clara opción para la localización de nuevas actividades.

Esta tendencia ha seguido un modelo de organización lineal a lo largo de las avenidas o calles de considerable flujo vehicular y peatonal que se conectan de forma directa con las avenidas principales del exterior del recinto amurallado, formando la llamada “banda comercial” o “centros lineales” que pierden su continuidad en la zona de transición con la ciudad nueva, pero se vuelve a recuperar más adelante y de manera más intensa, principalmente en la Avenida Pedro de Heredia (véase Esquema 5).

d) Modelo del flujo vehicular. En el Centro Histórico, la vialidad ha sido causa importante de conflictos, debido a la estrechez de sus calles, dadas las características de su traza de ciudad colonial y por la inmensa cantidad de actividades que en él se desarrollan. El sistema vial se ha organizado a partir de ejes que dirigen el tráfico, unos hacia la parte más interna de la ciudad y otros que lo conducen hacia el exterior del recinto, aprovechando el conjunto de puertas que ya existían en la muralla y las brechas que se han abierto en el presente siglo. En el borde de la muralla, y por la parte interior de la ciudad, se ha generado un circuito al que se conectan todas las puertas, unas de entrada y otras de salida de la Ciudad Antigua. Las nuevas avenidas construidas en este siglo: la Avenida Santander, la Avenida Venezuela y la Avenida Blaz de Lezo, funcionan como colectoras del tráfico que sale del núcleo central para conducirlo

⁷⁵ *Ibid*

⁷⁶ *Ibid.*

hacia los extramuros. A través de la Avenida Santander se comunica a Bocagrande y Crespo, nuevas zonas de expansión en la primera mitad del siglo. La comunicación con el resto del área urbana se da a través de Getsemaní.

El Barrio de Getsemaní conserva su estructura colonial, donde sus calles principales fueron y siguen siendo la Calle Larga y la Calle de la Media Luna. Posteriormente se sumó la Calle del Arsenal y en el límite con la Matuna, la Avenida Daniel Lemaitre. Estas vías, junto con las calles que rematan en el nodo central de La Boca del Puente, constituyen en la actualidad los ejes de movilidad y transición hacia la ciudad moderna (véase Esquema 6).

e) *Barrios*. La estructura de barrios en la Ciudad Antigua tendió a la simplificación, reduciéndose a tres núcleos: el Barrio del Centro, San Diego y Getsemaní. Los dos últimos mantuvieron su estructura de casas bajas, destinados a familias de menores ingresos (véase Plano 25).

Las tendencias arquitectónicas y urbanísticas del periodo republicano se vieron reflejadas también en los nuevos barrios que se formaban en los extramuros, los cuales se trazaron según el modelo europeo de la época, es decir, con residencias aisladas, tipo villas suburbanas, en lotes amplios, con densidad de ocupación muy baja.

La Ciudad Moderna

Expansión urbana, Periodo 1900-1930

Al despuntar el siglo XX, la ciudad experimentó un rápido crecimiento demográfico. De 17,600 habitantes que tenía al final del siglo XIX, cuando aún permanecía dentro del cinturón amurallado, pasó a 36,632 en 1912; es decir, que la población se duplicó en un lapso aproximado de 25 años. Este fenómeno propició el rompimiento definitivo con la estructura establecida en los siglos anteriores y creó la necesidad de un crecimiento extramuros que se dirigió, sobre todo, hacia las vías o caminos existentes, dando como resultado asentamientos aislados y una nueva área de núcleos urbanos.

La migración de la población hacia las nuevas zonas se produjo por la saturación del recinto amurallado, propiciando la transformación y consolidación de los caseríos que en el siglo XIX eran tejares y haciendas en núcleos de bohíos y casas de campo, como: el Pie de la Popa, Manga, el Cabrero, el Pie del Cerro y el Espinal. Los tres primeros se conformaron como áreas residenciales por las casas de descanso que allí se ubicaron en sus inicios, las cuales fueron de familias adineradas de la ciudad. El Pie del Cerro se formó por un conjunto de casas que se asentaron en el pie del Castillo de San Felipe de Barajas, éste se comunicaba con el Pie de la Popa a través del playón de su mismo nombre. El Espinal se originó como depósito del material rodante y taller mecánico de la Compañía del Ferrocarril, en los terrenos alrededor del Castillo de San Felipe; induciéndose así la formación del núcleo⁷⁷ (véase Cuadro 32).

Otros núcleos como: Lo Amador, la Quinta, la Esperanza y Zaragocilla, tuvieron su origen en el siglo anterior, como pequeñas manchas a las orillas de la carrilera del tren; la línea que más tarde se convertiría en la Avenida Pedro de Heredia, vía medular de la ciudad. Los tres primeros se ubicaron en la parte angosta de la franja de tierra, consolidándose en el primer cuarto del siglo.

Hacia la parte sur se comenzó el poblamiento del Barrio del Bosque, hoy mezclado con usos industriales. Hacia la parte norte, se formaron los barrios de: Marbella, Crespo, Canapote y Torices. La urbanización residencial de Bocagrande, al sur, en el otro extremo de la bahía interior, también inició su poblamiento a través de los proyectos de la Andian National Corporation con modelos urbanísticos americanos.⁷⁸ En esta primera etapa, el crecimiento físico se caracterizó por una dispersión en los nuevos núcleos urbanos y, por ende, en una baja densidad. El crecimiento demográfico, al final del periodo, pasó a 84,937 habitantes que ocupaban un área de 625 hectáreas⁷⁹ (véase Cuadro 33 y Plano 26).

⁷⁷ Urueta y Piñeres. *Cartagena y sus Cercanías*. Segunda Edición, Cartagena, 1912.

⁷⁸ De Pombo, Pareja Augusto. *Trazados Urbanos* . . , *op cit*.

⁷⁹ *Ibid.* p. 249.

a) *Modelo de expansión.* En el primer cuarto de siglo respondió a una serie de características ya mencionadas; pero, además, fue resultado de la ausencia de mecanismos administrativos y quizá de recursos económicos para ordenar y controlar este fenómeno que se produjo en forma acelerada. La adopción de una especie de trama, diferente a la del núcleo antiguo, pero siguiendo un cierto orden, por lo menos aseguró cierta racionalidad en la organización básica.

Las condiciones geográficas del emplazamiento contribuyeron en gran medida a definir un modelo de ciudad. El paso obligado hacia tierra firme, por cualquiera de los puentes, generó un eje o camino que de alguna manera condicionó al asentamiento. El desarrollo todavía incipiente de estas vías aunado a la vía del tren generaron, al principio, un modelo de estructura de "Ciudad Lineal" en la que los usos de habitación, producción, consumo, etc. se ubicaron a los lados de esas vías. De igual forma, la línea del tren fue espacio propicio para el poblamiento informal. El modelo facilitaba la movilidad de las personas que vivían a lo largo de la línea, y su acceso rápido a los servicios y a los diferentes medios de transporte (véase Esquema 7).

Expansión urbana, Periodo 1930-1940

En este periodo, continuaron consolidándose los barrios anteriores. La Isla de Manga terminó de poblarse; El Espinal y Lo Amador generaron un *continuum* urbano; el Barrio de Crespo, al norte, cubrió toda su superficie; Bocagrande, al sur, continuó creciendo territorialmente de forma lenta y Canapote se extendió hacia la Ciénaga de la Virgen, iniciándose el Barrio de Daniel Lemaitre.

La mancha urbana alcanzó sus límites en el Barrio de Zaragocilla, que se encontraba completamente aislado de los anteriores; además se compactaron grandes superficies entre éste y la intersección de la hoy Avenida Pedro de Heredia y la Carretera del Bosque. Los barrios que se conformaron en torno a esta intersección, como pequeños núcleos, fueron: los de Amberes, Bruselas, España, Armenia y El Prado. Del otro lado de la vía se generaron los barrios de Boston y Tesca,⁸⁰ en las inmediaciones de la Ciénaga de la Virgen. Este periodo se caracterizó por una expansión física de la mancha urbana, menos dispersa y más compacta, que aglomeró a cinco barrios en una pequeña superficie entre las dos vías antes mencionadas (véase Cuadro 33 y Plano 27).

a) *Modelo de expansión.* El modelo lineal continuó generándose en las zonas comprendidas entre la hoy avenida Pedro de Heredia y la Ciénaga; no en la misma proporción que en el periodo anterior, ya que los principales barrios que se formaron en este periodo, además de seguir con el modelo lineal a lo largo de las avenidas, mostraron una tendencia de crecimiento radial, formando bloques hacia el centro de esa parte del territorio. Se podría decir que el modelo evolucionó,

⁸⁰ *Ibid.*, p. 185.

adoptando una estrategia para la consolidación de las zonas y tratando de evitar la dispersión inicial (véase Esquema 8).

Expansión urbana, Periodo 1940-1960

Se registra el incremento poblacional más alto ocurrido en Cartagena. Entre 1951 y 1964 la población del distrito⁸¹ pasó de 111,300 a 217,900 habitantes, concentrándose el 92% en la cabecera municipal y el 8% en el resto del distrito, registrándose a partir de este periodo descensos leves en las tasas de crecimiento⁸²

Esta etapa, del cuarenta al sesenta, se inició con la urbanización del sector de Castillogrande, lengua de tierra ubicada al sur de la ciudad antigua. Este núcleo urbano comenzó construyendo casas destinadas a oficiales de la Armada Nacional, al final de la primera década y se consolidó en los años siguientes. El Barrio de Bocagrande, ubicado en esa misma porción de tierra, cubrió el total de su superficie inicialmente planeada, logrando su consolidación, al igual que los barrios de Torices, Canapote y Daniel Lemaitre, hacia la parte norte. En este periodo se produjo un proceso de compactación de la mancha urbana desde el Espinal, en las inmediaciones del Castillo de San Felipe, hasta el Barrio de Olaya Herrera y 13 de Junio; generándose una densa franja de poblamiento que partía de la ciudad antigua. En ese trayecto se conformaron nuevos barrios como: Costa Linda, Rafael Nuñez, y Alcibia, emplazados de forma paralela a la línea de la ciénaga. Continuando en la misma dirección hacia el Centro Histórico y junto a la bahía, se consolidaron: El Barrio Chino, el Pie de la Popa y el Pie del Cerro.

Hacia 1949, el Instituto de Crédito Territorial, instancia gubernamental de apoyo a la urbanización y vivienda popular, incidió de manera importante en el desarrollo urbano de Cartagena con la realización de muchos proyectos y obras en diferentes zonas de la ciudad. Hacia el lado sur y en la intersección con la carretera del Bosque, se generó el Barrio de Martínez Martelo, en 1951, con la construcción de 220 viviendas y 60 viviendas para el Barrio de Daniel Lemaitre.⁸³

Igualmente, en este periodo se comenzaron a gestar las zonas de vivienda popular y espontáneas, hacia las orillas de la Ciénaga de la Virgen y el barrio de Chambacú. Este nuevo núcleo, considerado como una zona tugurial en las inmediaciones del Centro Histórico; se estableció en la antigua isla de Elba, colindando con la laguna del Cabrero y la de Chambacú, que con los continuos rellenos dejó de ser isla y se unió de manera definitiva a tierra firme. En 1971 se llevó a cabo el proceso de reubicación de sus habitantes a otras zonas construidas por el Instituto. El espacio que había sido ocupado por el barrio, constituye la zona de transición hacia la ciudad nueva; desde entonces ha tenido

⁸¹ El Distrito se encuentra conformado por la cabecera municipal que es Cartagena y por otras áreas rurales.

⁸² Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

⁸³ De Pombo, Pareja A. *Op. cit.*, p. 199.

varios usos efímeros, sin lograr una identidad como núcleo urbano (véase Cuadro 33 y 34 y Plano 28).

a) *Modelo de expansión.* En este lapso de tiempo se refleja claramente el proceso de los dos modelos adoptados para la expansión de la ciudad: el modelo lineal y el modelo de compactación. El primero se presenta hacia tres direcciones, hacia el sureste, entre la avenida y la ciénaga, siguiendo la línea del ferrocarril; hacia el sur, en dirección del Bosque y hacia el norte, sobre la carretera de Torices. El modelo lineal es resultado de una especie de estrategia que ha pretendido extender la mancha urbana a lo largo de las vías de comunicación sobre el territorio disponible, para luego, con el segundo modelo de compactación, saturar y densificar las zonas de intersticios que se van definiendo con el primero.

Este proceso se caracteriza por una alternancia en la acción de los dos modelos; marcado por la disposición de los ejes que obliga a una formación lineal y, por la geografía del terreno que incide en la compactación; por ejemplo, hacia la zona norte, el Cerro de la Popa se presenta al principio como una barrera obligando a un crecimiento lineal a lo largo de la Laguna del Cabrero, para luego compactarse. En el Barrio de Crespo se da primero la extensión a lo largo de la línea de la costa y después el modelo cambia su rumbo, produciéndose el proceso de compactación. El mismo fenómeno se percibe al suroriente de la ciudad donde la mancha se alarga y luego se compacta (véase Esquema 9).

Expansión urbana, Periodo 1960-1980

Cartagena experimentó un gran crecimiento urbano y demográfico a partir de 1967 y hasta 1973, pues la población aumentó a 311,664 habitantes, según el censo del Dane. Pero es a partir de 1974, cuando se presentó la etapa de mayor crecimiento y desarrollo de la ciudad, duplicándose su población y generándose nuevas áreas de expansión. Por un lado, el Instituto de Crédito Territorial, incrementó sus acciones de vivienda hacia el suroriente, la zona norte y la zona industrial de Mamonal, al sur. Las soluciones de unidades multifamiliares comenzaron a surgir aumentándose la densidad en las zonas nuevas. Las zonas de tugurios siguieron aumentando hacia las laderas del Cerro de la Popa y a las orillas de la Ciénaga de la Virgen, invadiéndolas sin ningún control.

El Laguito, hacia la punta de Bocagrande, se comenzó a urbanizar de forma desordenada, con una densidad muy alta, sin ningún planeamiento, creando pocos años después desequilibrios en la zona turística de Cartagena. En este periodo surgieron los barrios del Socorro con 1352 viviendas; San Pedro con 43; El Gallo con 96; Blas de Lezo con 2041 viviendas, constituyéndose en uno de los barrios con mayor extensión de la ciudad; Nuevo Bosque con 1976; Los Calmares con 1827; Las Gaviotas con 1583 y otros, como: Chapacúa; Ternera; Plan 440; Escallón Villa; La María; El Biffi; Los Alpes y Santa Lucia, entre otros (véase Cuadro 34 y Plano 29).

a) *Modelo de expansión.* En este tiempo la expansión se dio de forma dispersa, hacia el sur oriente, rodeando las zonas con pendientes, produciendo grandes claros en la estructura urbana. Hacia la zona sur se siguió respetando el modelo inicial, que continuo su expansión hacia la Carretera del Bosque y su vía paralela, ahora Crisanto Luque. En la zona sur oriente, se formaron grandes núcleos compactos pero desarticulados con otros del periodo. En la zona paralela a la Ciénaga de la Virgen la expansión siguió ganando terreno al agua, por medio de rellenos hacia el oriente generando zonas homogéneas de vivienda precaria muy compactas. A partir de este periodo, la traza comenzó a desarticularse por la carencia de vías colectoras internas hacia el centro de la gran concentración, como veremos más adelante, y a producirse una trama urbana desordenada y desarticulada (véase Esquema 10).

Expansión urbana, Periodo 1980-2000

El último periodo estudiado se caracterizó por la densificación de los barrios de la periferia: a lo largo de la Ciénaga de la Virgen; hacia el suroriente de la ciudad, sobre la Carretera de la Cordialidad, antigua salida a Barranquilla y hacia la zona industrial de Mamonal, al sur de la ciudad. Una zona de expansión importante en esta etapa surgió hacia el norte en los alrededores de La Boquilla, con zonas habitacionales en condominio de estrato alto y grandes hoteles que se sumaron a la oferta hotelera existente, constituyendo una nueva zona turística para Cartagena.

El territorio continuó su proceso de compactación, incluyendo las zonas con pendientes pronunciadas que se habían evitado en décadas anteriores. En estas áreas el proceso fue desordenado y sin ningún planeamiento, sumándose a la desarticulación de los núcleos anteriores. También en este tiempo proliferaron los conjuntos habitacionales verticales de alta densidad dentro del tejido urbano ya conformado, principalmente en Manga, Castillogrande y Bocagrande, de ingresos medio y alto; otros conjuntos de casa-habitación, para los sectores de clase media y los demás en forma de tugurios hacia los alrededores de la Ciénaga de la Virgen y en dirección sureste, hacia la Carretera de la Cordialidad. La zona suroeste, hacia el área industrial de Mamonal, es la que ha presentado un mayor crecimiento en los últimos años, con el predominio de urbanizaciones tanto horizontales como verticales. Algunos ejemplos de estos nuevos desarrollos en la ciudad son: Los Ejecutivos, un conjunto de grandes proporciones; La Plazuela; Villa Rosita; Villa Sandra; Vista Hermosa; Policarpa; Club Campestre; Santa Clara; Los Almendros; Las Palmeras; La Ladrillera; Nuevo Paraíso; El Pozón; Hato Canaguay;⁸⁴ entre otros (véase Cuadro 35 y Plano 30).

a) *Modelo de expansión.* Al final del siglo, se resume la expansión física de la ciudad como un proceso de tipo lineal en el primer periodo, inducido por la red de caminos existentes. Una mezcla de los dos modelos, lineal y de compactación, a

⁸⁴ *Ibid.*

partir del segundo periodo y una tendencia muy marcada al modelo de compactación en el cuarto y quinto periodo del siglo. El proceso se llevó a cabo a través de una serie de anillos que partiendo del núcleo principal, el Centro Histórico, se fueron extendiendo a lo largo de las vías en lapsos de tiempo progresivo. Al principio, en tres brazos o direcciones: al sur oriente, siguiendo el camino que partía de la Media Luna hacia el Pie del Cerro. Al sur, partiendo del mismo origen dirigiéndose hacia la Isla de Manga y al norte hacia el Cabrero, la franja de tierra más próxima al Centro Histórico. Posteriormente, se extendió en una cuarta dirección hacia Bocagrande, la otra lengua de tierra hacia el surponiente de la ciudad antigua.

En las últimas décadas del siglo, el crecimiento se ha dado con mayor intensidad, hacia el sur oriente siguiendo la carretera de la cordialidad y en años más recientes hacia la zona sur occidental y la zona industrial de Mamonal. Se puede observar que la configuración del territorio condicionó, de alguna manera, la tendencia lineal de crecimiento y las vías preexistentes orientaron el sentido de la expansión (véase Esquema 11).

Modelo de apropiación del espacio urbano por los diferentes estratos socioeconómicos

La distribución de la población en el espacio urbano de Cartagena, corresponde con una serie de factores estructurantes del sistema político y socioeconómico del país. Como se puede observar en el esquema territorial de estratos económicos de la población, la diferencia entre estos es bastante desproporcionada, ocupando el mayor porcentaje del suelo urbano el estrato bajo y una proporción mínima, el estrato medio y alto. El sistema de apropiación del espacio, por medio de asentamientos espontáneos de los sectores pobres de la población, han propiciado un deterioro ambiental de extensas zonas con gran potencial: recreativo, turístico y paisajístico; tal es el caso de las zonas próximas a la Ciénaga de la Virgen, las inmediaciones del Cerro de la Popa, las orillas de los canales internos de la ciudad, pequeñas áreas hacia la bahía y otras menos favorecidas como la zona sur hacia Mamonal y la zona central entre las tres avenidas importantes (véase Plano 31)

En Cartagena el entorno natural es de una gran calidad paisajística, ello por su emplazamiento entre canales, lagunas, bahías, ciénagas y el Mar Caribe. El grado de menoscabo de algunos de estos elementos, propiciado por los sistemas de asentamiento, han llevado a un deterioro ambiental de la ciudad que en los últimos años ha sido objeto de preocupación; lo cual ha llevado a la realización de acciones para el restablecimiento de estos ambientes; tal es el caso de la obra de la Bocana en las inmediaciones de la Boquilla hacia el norte de la ciudad, cuyo objetivo es recuperar el flujo del agua de los canales hacia el mar a través de la Ciénaga de la Virgen, para así rescatarlos de la contaminación.

Estructura urbana

En cuanto a la estructura político administrativa, según el Acuerdo 19 de 1997, la ciudad de Cartagena se divide en 15 comunas, las cuales están conformadas por barrios. Asimismo, estos forman parte de cuatro zonas urbanas identificables por su paisaje urbano y por sus características sociales y culturales, además de que se estructuran a través de los elementos naturales, la red vial y los espacios públicos: La Zona Caribe o Zona Norte, histórica y cultural, en el territorio insular de la ciudad; la Zona Central, conformada por los barrios tradicionales de Cartagena; la Zona de la Virgen o Zona Sureste, en torno a la Ciénaga de la Virgen y la Zona Verde o Zona Suroccidental, hacia la zona industrial de Mamonal.⁸⁵

Uso del suelo

La estructura urbana de la ciudad moderna, adquirió nuevas dinámicas en los procesos de apropiación del espacio urbano, propiciados por la inserción en los diferentes sistemas económicos, políticos, sociales, que influyeron directamente en la estructura de la ciudad. El ensanche de la ciudad al campo, fue definiendo características propias en los usos del suelo, modificando los sitios urbanos y los modos de vida, con una creciente complejidad de sus funciones de lo que resultó la necesidad de definir nuevos espacios y, por consiguiente, el surgimiento de edificios específicos con nuevas tipologías arquitectónicas.

El uso habitacional en la ciudad moderna constituye la mayor parte del suelo del territorio, distribuyéndose en los diferentes estratos socioeconómicos que definen a los sectores o zonas en los que se organiza la ciudad. El uso de suelo industrial, se localiza al sur, en la zona de Mamonal a 15 Km. del centro, la cual concentra al sector petroquímico y al mayor porcentaje de industrias; actualmente es una zona consolidada, que conforma al corredor industrial de Mamonal. También se encuentra el sector del Bosque con grandes empresas que cuentan con una gran producción de granos, arroz y harinas, entre otros tipos.⁸⁶

En Cartagena, el equipamiento urbano se diversificó en la nueva ciudad, insertándose de manera dispersa en las redes principales de circulación y en menor medida en las zonas un poco más alejadas de éstas. Se encuentra mezclado con el uso habitacional, en algunos barrios más que en otros; el Barrio de Manga es un ejemplo donde se localizan varios tipos de equipamiento como colegios, universidad, zonas comerciales, cementerio y el terminal marítimo; convirtiéndolo en una zona de uso mixto, pero predominantemente habitacional.

Las clínicas y hospitales de beneficencia como el de Rafael Calvo, la Casa del Niño, y el Hospital Universitario, presentan una tendencia de ubicación hacia la zona central, entre las vías Pedro de Heredia y Crisanto Luque. El Comercio

⁸⁵ Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

⁸⁶ *Ibid.*

especializado ha formado corredores, por medio de locales con frente a las vías principales y, en épocas recientes, se han creado pequeños y medianos Centros Comerciales, conformando centros urbanos espontáneos, por el comercio establecido a sus alrededores, como se verá más adelante. Estos se ubican a lo largo de las avenidas principales, al igual que los otros equipamientos. Asimismo, en el aspecto deportivo y de esparcimiento, la ciudad cuenta con un conjunto deportivo llamado "Villa Olímpica" ubicada sobre la Avenida Pedro de Heredia; contiene un estadio de béisbol, construido en 1947, uno de fútbol, construido en 1960 y una Plaza de Toros más reciente, construida en 1974.⁸⁷ La infraestructura turística se ubica en el Centro Histórico y en las zonas costeras, como: Bocagrande, Marbella, Crespo y más recientemente en la Boquilla, al norte de la ciudad.

Hacia la zona sur de la ciudad se ha generado, sobre la calle transversal 54, un núcleo de servicios articulado por la Clínica Enrique de la Vega del Seguro Social; el Instituto Nacional de Educación Media y otros servicios, que lo han convertido en un incipiente centro urbano para esa zona de la ciudad. Una característica importante dentro de la estructura de la nueva ciudad es el carácter de la Avenida Pedro de Heredia, como gran contenedora de comercio y actividades de servicios, situándola en la categoría de corredor urbano. Otro aspecto evidente dentro de la estructura de la ciudad, es la escasez de grandes espacios libres diseñados para lograr un equilibrio ambiental y paisajístico, así como para ofrecer alternativas para el esparcimiento de la población (véase Cuadro 28 y 29 y Plano 32).

Centros comerciales y urbanos

Estos centros forman parte importante de la estructura de la ciudad y se engloban en la categoría de equipamiento urbano por su carácter de prestadores de servicios a la comunidad. Los centros comerciales, son edificios integrados por tiendas, zonas de entretenimiento, oficinas y en algunos casos hoteles. Los centros urbanos, son un conjunto de edificios que además de ofrecer comercios, suelen ir complementados por oficinas, colegios, hospitales y algunos otros usos que satisfacen las necesidades de la población de una zona importante de la ciudad, convirtiéndolos en núcleos complementarios al centro urbano principal. De esta forma los centros comerciales y urbanos alcanzan la categoría de puntos focales o de centralidad dentro de la ciudad y, por consiguiente, son elementos determinantes de su estructura.

En la ciudad de Cartagena, el Centro Histórico ha sido por siglos el punto comercial por excelencia y lugar de intercambios y servicios; en la actualidad conserva aún su papel de concentrador de comercio y servicios especializados por lo que en un nivel de jerarquía de actividades centrales, se le ubica en el número uno por su importancia y significación histórica.

⁸⁷ *Ibid.*

A su vez esta ciudad presenta un modelo de estructura de centros comerciales y urbanos, que se ha desarrollado en los últimos años del siglo. Los primeros ejemplos de esta nueva tipología de comercio se dieron en el Centro Histórico de la ciudad, hacia 1925 en forma de pasajes: el Pasaje Dáger (antiguo Pasaje Nuñez) y el Pasaje Leclerc, en los que se aprovechaban los centros de manzana destinándolos a locales comerciales y oficinas. Este concepto de pasaje comercial se sigue conservando aún en la época actual; algunos ejemplos recientes son: el Pasaje Badillo, el Pasaje de la Moneda y el Pasaje Leclerc en Getsemaní.

Después de muchos años de existencia de los pasajes comerciales, surgieron pequeños centros modernos que se empezaron a acercar cada vez más al concepto nuevo de centro comercial, que consiste en compartir una estructura única y común para diferentes tiendas, planificada y diseñada integralmente, con grandes zonas de estacionamiento.

Un ejemplo que muestra la transición entre el pasaje y el centro comercial fue el Centro Comercial Getsemaní, que en su estructura básica es un pasaje que liga la Plaza de la Independencia con la Calle Larga y, por otra parte, cuenta con mayor diversificación de tiendas y actividades.

Los barrios de Bocagrande y El Laguito fungieron como los pioneros en la localización de nuevos centros comerciales, por contar con la infraestructura urbana y terrenos disponibles suficientes y, sobre todo, por localizarse en las zonas de estratos altos, que en años recientes han venido modificando sus hábitos de consumo y compra hacia formas "más modernas". Por su relativa proximidad al centro tradicional de actividades, han generado una red de actividad comercial que se complementan mutuamente. Estos núcleos aunque no cuentan con grandes áreas de estacionamiento, sí comparten una estructura única planificada, que en su momento se ajustaba a las características del sitio y a la población que lo demandaba (porque funcionaban a nivel de barrio sin implicar grandes desplazamientos de sus usuarios cotidianos). Mezclaron, esencialmente, el comercio y el entretenimiento, tal es el caso del Centro Comercial Bocagrande, con tiendas y cines; el Centro Comercial El Pueblito, con tiendas y restaurantes; y el Centro Comercial Pierino Gallo con tiendas, servicios y un gran casino como elemento ancla.

Más tarde aparecieron, hacia el suroriente de la ciudad, grandes estructuras que evolucionaron hacia el concepto moderno de centro comercial; donde las dimensiones del conjunto fueron mayores y la dotación de estacionamientos fueron más acorde con las demandas de usuarios que acceden en automóvil en una cobertura de ámbito regional. Estos son: el Centro Comercial Los Ejecutivos, La Castellana y Sao, que por su localización estratégica, sobre la vía principal, en las áreas de expansión en consolidación de ingresos medios de la población, pudieron tener mayor cobertura del servicio y, por consiguiente, una mayor diversificación de las actividades comerciales.

Dentro de la categoría de centro urbano se encuentran, La Matuna, como un área con características comerciales y de servicios distribuidos en diferentes edificios altos y bajos e insertada, a manera de una cuña, dentro de la zona que comprende el Centro Histórico. En su momento, fue un proyecto para desahogar las actividades del centro, que ya se encontraba saturado; hoy en día, constituye un punto focal dentro de la estructura e imagen de la ciudad. Hacia el oriente y contiguo al Centro Comercial Sao se encuentra un pequeño núcleo, Santa Lucía, que se podría catalogar también como un incipiente, y un tanto desarticulado, centro urbano, ya que cuenta con comercios pero también con servicios para la comunidad distribuidos a lo largo de las vías principales del sector.

En otro nivel de jerarquías se encuentran las tiendas de autoservicio. Algunas de ellas son tiendas de medianas dimensiones para servicios de barrio como: Carulla, La Olímpica y Vivero en los barrios de San Diego, El Centro, Manga, Bocagrande y Crespo. También existen otras tiendas de mayores dimensiones, con pequeños locales comerciales anexos o próximos a ellos que en su conjunto forman un enclave comercial dentro de su contexto; tal es el caso de Home-mart y La Olímpica, sobre la avenida Pedro de Heredia (véase Cuadro 30 y 31).

Modelo de distribución de los centros comerciales y urbanos

La estructura actual de espacios para el comercio en la ciudad de Cartagena se organiza de forma multinuclear, cuyo centro dominante ha sido y sigue siendo el Centro Histórico, donde se encuentran las actividades más intensas y especializadas. La disposición de estos núcleos es predominantemente de tipo lineal, localizándose a lo largo de la vía principal de la ciudad, la Avenida Pedro de Heredia, y a lo largo de la avenida San Martín en Bocagrande.

Esta red comercial se extiende desde sus extremos en El Laguito, al suroriente, hasta las inmediaciones de la urbanización Biffi y el Barrio Santa Mónica, al sureste, constituyendo un corredor comercial que atraviesa toda la ciudad. Este modelo de distribución lineal presenta ventajas por estar ubicados sobre un mismo eje que ofrece un acceso directo y relativamente rápido a los sitios de comercio y servicios, pero también inconvenientes en cuanto a la congestión vial que ya se presenta en algunos puntos y la propia generada por estos centros.

Los centros comerciales y las concentraciones de comercio ubicados en las zonas más jóvenes de la ciudad y, por lo tanto, más alejadas del Centro Histórico, han empezado a conformar, sin proponérselo, nuevos centros urbanos; tal es el caso del Centro Comercial los Ejecutivos, que en su conjunto y en su entorno urbano contiene edificios para oficinas y servicios, y en un área no muy distante, la zona deportiva de la ciudad que contiene el estadio de fútbol, Pedro de Heredia; el estadio de béisbol, 11 de Noviembre, la Plaza de Toros y algunos colegios y oficinas. Estas actividades urbanas, por su nivel de servicio, al ser complementadas con una eficiente infraestructura vial y de transporte, bien podría constituirse como nuevo lugar central en una zona estratégica de la ciudad.

Otro ejemplo es el Centro Comercial Sao, ubicado en la dirección hacia Turbaco, que al ligarse con el Centro Comercial Santa Lucía y los equipamientos que ya existían en el lugar como: la Clínica Madre Bernarda y el Colegio Biffi, han ido conformando un centro urbano, aún de incipiente desarrollo.

Algunos expertos en la materia opinan que las ciudades deberían ser multinucleares, esto es con una red de centros de diferentes jerarquías y con áreas de servicio desde el nivel de barrio hasta el nivel metropolitano y regional⁸⁸ (véase Esquema 12).

Red vial

El esquema espacial del sistema de circulación se encuentra ligado, en la mayoría de los casos, a la forma urbana y contenido en los modelos de expansión. En la ciudad actual, las vías principales precedieron a la expansión y, por ende, condicionaron al modelo de urbanización, ajustándolo a las pautas que dictaban las vías del tren y los caminos que ya existían. Las redes secundarias surgieron o se derivaron de los caminos principales, como necesidad de proporcionar acceso y estructurar a los diferentes barrios y como articulación entre sí sobre la nueva traza generada. Las vías terciarias complementaron el sistema, insertándose en la red general, con los diseños de las tramas seleccionadas para cada uno de los barrios.

La ciudad de Cartagena fue creando sus propios sistemas de movilidad y articulación entre las partes, en un entorno natural formado por islas y canales que creaban dificultades en su estructura. Las diferentes porciones de tierra se ligaron con puentes que facilitaron su comunicación, tales como: el Puente de las Palmas, que unía al Pie del Cerro con Manga; el Puente Jiménez, que se construyó en 1948 para unir la Isla de Manga con el Pie de la Popa; el Puente de Bazurto, que ligó la Isla de Manga con el Barrio del Bosque y la zona industrial y los más recientes, el Puente Romero Aguirre, mejor conocido como el Puente Canapote, construido en 1977 para unir el Barrio de Canapote con Crespo y el Puente Benjamín Herrera, que conectó el Barrio de Torices con la Avenida Santander, en Marbella. Este sistema de puentes, permitió un fácil acceso a las diferentes zonas, evitando el paso obligado por el Centro Histórico y contribuyó a mejorar la movilidad, constituyendo un primer intento de descongestionamiento del tránsito vehicular (véase Plano 33).

En la ciudad vieja el conjunto de redes de circulación que sirven de acceso y distribución a los diferentes sectores está formado por la Avenida Venezuela que continúa a la de Blas de Lezo separando el núcleo principal al de Getsemaní; la avenida Daniel Lemaitre; la Calle de la Media Luna y la avenida Santander que bordea la ciudad. Fuera del casco antiguo la red vial primaria esta formada por: la Avenida Santander desde Bocagrande, pasando por la ciudad antigua y hasta el Barrio de Crespo para empalmar con el Anillo Vial (vía de circunvalación externa

⁸⁸ Kevin, Lynch. *La Buena Forma de la Ciudad*. Barcelona, Editor GG, 1985, p. 271.

en la zona delimitada para crecimiento futuro de la ciudad); la Avenida Pedro de Heredia, principal arteria de penetración y distribución; la Avenida Crisanto Luque, que se desprende de la anterior; la Carretera del Bosque, que conecta a la zona industrial y la Transversal 54, que conecta al Corredor de Acceso Rápido en Mamonal (nueva vía en proceso de construcción que ligará el Terminal Marítimo en Manga con el acceso a la ciudad desde el interior del país y la zona industrial de El Bosque y Mamonal) y se enlaza con la Pedro de Heredia y la Cordialidad en la periferia.

Otras arterias de menor jerarquía se insertaron en el tejido urbano complementando a las principales; algunas de ellas son: la Avenida San Martín en Bocagrande; la Calle Larga y la Calle del Arsenal en Getsemaní; la Carretera de Torices; el Paseo Bolívar; la Avenida Jiménez en el Barrio de Manga; la Transversal 35, entre el Barrio de Bruselas y El Prado; la Avenida Madrid en el Barrio de Amberez y la Carretera de Amberez, que se continúa con la Calle 30; la Calle 15 y Avenida del Socorro, al sur de la ciudad (véase Cuadro 31 y Plano 33).

Análisis de la traza de las zonas en expansión

La proliferación de asentamientos a lo largo de las vías, que se adaptaban a la configuración física del territorio, fue creando, al compactarse, modelos de ciudad en una gama que iba desde formaciones lineales, hasta radiales y en parrilla en la ciudad actual. Al principio el modelo fue lineal. El crecimiento se fue dando en trozos, sin un patrón de urbanización establecido, con una estructura básica de caminos que marcaba las pautas del crecimiento y, al mismo tiempo, articulaban a los diferentes núcleos en formación. Para este análisis se seleccionaron de forma aleatoria cuatro sectores de la ciudad nueva, que muestran la conformación de los barrios y su articulación con el entorno.

Sector 1

Al analizar el tramo comprendido entre los barrios La Esperanza y Rafael Nuñez y entre la Avenida Pedro de Heredia y la Ciénaga de la Virgen, una zona de bajo estrato socio-económico, se pudo identificar una traza ordenada con ejes perpendiculares entre sí. En sus inicios fue expandiéndose a lo largo de la antigua carrilera del Tren Cartagena-Calamar, que más tarde se convirtió en la avenida principal de la ciudad y en el eje o corredor sobre el cual se han ubicado usos de habitación, comercio y servicios. En el proceso de densificación del sector, los barrios de Alcibia, Boston, Tesca y Costa Linda, que se encuentran ubicados en la franja comprendida entre la avenida y la Ciénaga de la Virgen, conservaron un modelo de traza regular, adoptando un modelo de parrilla rectangular⁸⁹ y, por consiguiente, permitiendo una facilidad de flujos en su estructura, ya que se repitió la constante, calle terciaria-calle colector-vía rápida (véase Plano 34).

⁸⁹ El modelo en parrilla rectangular, parte de un idea esencial muy simple: una red de calles rectangulares dividiendo al terreno urbano en bloques simétricos que pueden extenderse en cualquier dirección.

Sector 2

El sector comprendido entre la Avenida Pedro de Heredia, la Avenida Crisanto Luque y la Transversal 54, presenta una traza regular con un modelo de parrilla, hacia los dos lados de la carretera Amberes y/o Calle 30, con un alto grado de conectabilidad y facilidades de flujo hacia la vía principal. La intersección formada por los barrios El Prado, Bruselas y Amberes, que formaron parte de la expansión urbana de la ciudad entre 1940 y 1960, presentan un crecimiento radial que se va articulando a las dos avenidas y haciendo expansivo hasta involucrar los barrios de España y Armenia. Esta trama pierde su continuidad al topar con la franja de equipamientos que abarca desde el Sena en la avenida Pedro de Heredia hasta la zona que ocupa el hospital universitario, el cual por las características físicas del terreno y una falta de planeación de la zona, rompe con la trama que vuelve a retomarse en los barrios de Zaragocilla, Escallón Villa, La Campiña y la zona de multifamiliares que convergen en la bomba El Amparo. La zona entre la Avenida Crisanto Luque y la Transversal 54, conformada por los barrios: Paraguay República de Chile, Bosquesito, Nuevo Bosque, Manzanares, Los Cerros, Las Brisas, los que se encuentran en las inmediaciones de la Loma del Marión y cuyo crecimiento se dio a partir de la década de los 80, presenta una estructura un tanto desordenada en la articulación de los barrios entre si, dando lugar a extrañas intersecciones y una confusa conexión con las vías principales (véase Plano 35).

Sector 3

Comprende la Avenida Pedro de Heredia, la Carretera La Cordialidad o Transversal 54, la Calle 31 D y la Calle 32 B; además de un tramo en la parte superior de la Calle 32 B; este sector contiene a los barrios de: Olaya Herrera, la Magdalena, Fredonia, Nuevo Paraíso, Hato Canagua y las Américas. Esta zona continúa con el mismo modelo de traza regular que presentan los barrios de Tesca y Rafael Nuñez en la franja superior hacia la Ciénaga de la Virgen. Entre la Avenida Pedro de Heredia y el Canal de San Pedro se concentran nueve barrios donde cada uno de ellos, de manera independiente, se organiza en su estructura interior, con el modelo regular de parrilla rectangular, pero al articularse unos con otros se genera una trama del conjunto poco clara que da como resultado puntos conflictivos de intersecciones en muchas de sus calles (véase Plano 36).

Sector 4

Este sector está limitado: al norte, por la Transversal 54; al este por la Diagonal 32, al sur por la Avenida Santander y del Socorro y al oeste por la Diagonal 30 o Carretera a Mamonal. Esta franja presenta una traza ordenada con la estructura general del modelo de parrilla; son los barrios de: Santa Lucía, Urbanización Biffi, La Concepción, El Recreo, El Edén, Valencia, Villa del Sol, Beirut y Siboney.

La zona central presenta una red de calles con una formación casi reticulada dando lugar a una estructura ordenada de barrios como: Blas de Lezo, San Pedro, El Carmelo, La Victoria, Alameda y Berlín. Estas grandes zonas se ven

interrumpidas por otras formas de expansión, que aunque son diferentes, logran insertarse de manera eficaz en la base general de la trama a través de dos grandes ejes laterales, sin grandes distorsiones; ellos son: la Carrera 71 y la Carrera 72; tal es el caso del Barrio El Socorro, con una traza interna donde se entretejen largas supermanzanas mediante una red de calles en curva.

Sobre esa misma zona central se encuentran los barrios: Caracoles, Almirante Colón y La Central cuyas trazas presentan formación de parrilla rectangular, pero al articularse, en otros sentidos con los otros barrios, dan lugar a intersecciones conflictivas entre ellos, propiciando desorden de flujos con los sectores vecinos y confusión para identificar las vías rápidas.

La parte situada más hacia el sur y limitada por la Avenida Santander, Calle 15 y Avenida del Socorro, presenta una gran franja en forma de parrilla, la cual contiene a los barrios de: Los Jardines, Villa Rubia, El Paraíso, San Fernando, Calamary; El Reposo, un sector de San Pedro Mártir y Simón Bolívar, interrumpida por un área cuya trama interior es poco clara, aunque las vías de contacto con las otras zonas, logran ajustarse a la estructura general (véase Plano 37).

Conclusiones del análisis de la traza

- En general el modelo de expansión adoptado por la ciudad ha sido, en su mayor parte, de traza regular, en forma de parrilla rectangular con algunas variaciones y, en algunos casos, se ha ajustado de forma óptima a la trama general; en otros, debido a la geografía del terreno y/o a las zonas de dotación para equipamientos de escasa planeación, la adaptación se ha dado con dificultad y con graves consecuencias para el funcionamiento de la ciudad.
- El crecimiento de la ciudad a partir de los 80, se caracterizó por la densificación de las zonas con mayores pendientes, ubicadas entre las avenidas Pedro de Heredia, Carretera del Bosque y Transversal 54; comenzando a surgir así, las tramas desarticuladas sin ningún eje ordenador que pudiera insertarse favorablemente dentro del sistema general de la ciudad.
- A partir del rápido y fuerte crecimiento demográfico de los últimos años, la ciudad se expande hacia la periferia en forma incontrolada, inducida por los ejes de expansión a lo largo de las carreteras, generando asentamientos aislados y baldíos que multiplican el área urbana, además de incorporar zonas agrícolas y naturales en detrimento del medio ambiente, la vulnerabilidad y los riesgos que algunas áreas presentan para el uso urbano.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El desarrollo urbano de Cartagena de Indias presenta dos momentos importantes en su historia: la Colonia y la Modernidad, en éstas se engloba el siglo XIX como un periodo de transición y el lapso en el que se emprende el cambio. La Colonia fue una época de esplendor donde Cartagena de Indias se mostraba como puerto y núcleo urbano de relevancia política, económica y militar para la Corona Española en el Virreinato del Perú y posteriormente en el Virreinato de la Nueva Granada; una de las ciudades más importantes del Nuevo Mundo en la que su defensa en contra de los enemigos que surcaban los mares, se convirtió en el *preocupación principal de sus pobladores y, al mismo tiempo, en el factor para la consecución de un modelo de ciudad donde los castillos, baluartes y murallas, fungieron como los elementos claves que conformarían su estructura, confinándola en un cinturón pétreo que la caracterizaría hasta la fecha.*

El siglo XIX es el de la Independencia y la formación de la República, época de guerras y conflictos que sumen a la ciudad en una situación deplorable, etapa que ha sido definida por la historia como de decadencia, ya que se caracterizó por un difícil panorama económico que impidió el despegue definitivo de una nueva tipología en la arquitectura y el urbanismo, conocido como republicana. También en este siglo se empezaron a cambiar las estructuras coloniales que dieron un vuelco hacia las nuevas por venir.

La Modernidad representa el tercer escalón en el desarrollo de la ciudad, es el periodo de la recuperación y de la conformación de la ciudad nueva. Una ciudad que definiría nuevas formas de organización alejadas de la influencia de los lineamientos establecidos en la Colonia. En este periodo se da la gran expansión *extramuros con nuevos modelos de crecimiento y modernas tipologías arquitectónicas, como espacios para el equipamiento y servicios para la comunidad.*

La Colonia y la Modernidad, representaron para la ciudad estructuras espaciales diferentes. Las condiciones geográficas del emplazamiento en un sistema insular y el hecho de estar separadas físicamente por cuerpos de agua, propiciaron procesos de desarrollo distintos entre las dos ciudades, situación diferente al de las otros asentamientos colonizadas, lo que influyó de manera determinante en la separación de las dos estructuras.

El recorrido por estos cinco siglos a través de las transformaciones de la ciudad de Cartagena, deja ver la primacía ejercida por algunos elementos urbanos que conformaron su estructura espacial en los diferentes periodos. Estos marcaron las pautas ordenadoras que contribuyeron en gran medida a su morfología y en algunos casos se convirtieron en los elementos estratégicos para el desarrollo de la ciudad. En el siglo XVI, fueron el sistema de plazas, donde se localizaban los diferentes edificios administrativos y religiosos y las vías principales que las

unían, las que incidieron en la trama y configuración de la ciudad. En el siglo XVII y XVIII, la infraestructura militar, con el proyecto de defensa de murallas y baluartes, condicionaron y confinaron a la ciudad, transformándola en un núcleo cerrado y compacto con un esquema de desarrollo hacia el interior. En el siglo XIX y XX se dio la liberación de la ciudad hacia los extramuros, siguiendo una expansión hacia tierra firme a lo largo de ejes de comunicación preexistentes, lo que permitió un modelo de crecimiento lineal en sus inicios. Más adelante el modelo se modificó ajustándose a la morfología del terreno y a las pautas de crecimiento que marcaban los nuevos núcleos que se fueron formando. A partir de mediados del siglo XX, el crecimiento explosivo de la ciudad marco una nueva etapa de su desarrollo; ya que entre el periodo de 1940 a la fecha, la ciudad quintuplicó el tamaño de su área urbana. Este crecimiento fue más intenso a partir de 1960 y a un ritmo tal que casi ha duplicado su tamaño cada veinte años.

La ciudad de Cartagena de Indias se enfrenta actualmente a una serie de problemas de tipo urbano y ambiental que ha venido arrastrando por varios años, propiciados por el acelerado crecimiento poblacional y la incontrolada extensión de la mancha urbana, que se ha caracterizado, principalmente, por una falta de ordenamiento y planificación. Las consecuencias de esto se ven reflejadas en una estructura urbana desarticulada, una deficiente red vial, una segregación socio-espacial muy marcada entre estratos ricos y pobres, el deterioro de los cuerpos de agua, la carencia de servicios públicos y comunales en grandes áreas de la ciudad y el bajo nivel en la calidad de vida de la mayoría de sus habitantes.

A continuación se señalan algunas recomendaciones dirigidas a captar una visión estratégica que defina un modelo futuro posible deseado para la ciudad, que garantice una actuación integrada de los agentes sociales y económicos locales a lo largo de todo el proceso, articulando programas de actuación y proyectos estratégicos para el desarrollo de la misma. Asimismo, se recomienda identificar políticas de actuación urbanística tales como: de Conservación; de Consolidación; de Mejoramiento Integral; de Renovación Urbana; de Reestructuración y Desarrollo. Bajo esta óptica se identifican tres grandes temáticas dentro de las cuales se insertan objetivos muy claros tendientes a impulsar las potencialidades de los diferentes sectores de la ciudad.

1. Desarrollo Urbano. Socioeconómico, Cultural y Demográfico
2. Ordenación del Territorio y Aspectos Ambientales
3. Estructura Urbana
4. Imagen Urbana

Desarrollo Urbano. socioeconómico cultural y Demográfico.

En lo demográfico, según el Plan de Ordenamiento Territorial aprobado en el 2001, de acuerdo con las proyecciones, en el 2011 se prevee para el Distrito de Cartagena una población de 1.103.412 habitantes; en base a esta proyección es pertinente generar:

- Acciones destinadas a disminuir el déficit de vivienda y consolidar las zonas residenciales existentes.
- Desarrollar las áreas urbanizables que cuentan con redes primarias de servicios públicos y áreas con potenciales de urbanización con fácil acceso y posibilidades de dotación de servicios. (norte de la ciudad)

En lo económico, se tendría que partir de una articulación entre los distintos sectores económicos que redunde en una mayor productividad y en un desarrollo social equilibrado, como son:

- Fortalecer la integración del área del distrito de Cartagena con las otras dos ciudades vecinas: Barranquilla y Santa Marta dentro de un contexto de economía regional como centro turístico del Caribe, Puerto internacional competitivo y ciudad industrial que favorezcan el desarrollo de la economía y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.
- Fortalecer las actividades portuarias e industriales existentes consolidando el corredor Manga - Bosque - Mamonal.
- Recuperar e impulsar la actividad turística cultural en las zonas históricas, dada sus cualidades de patrimonio tangible e intangible y las turísticas recreativas y deportivas en las zonas de playa, en la bahía de Cartagena, la Ciénaga de la Virgen, canales de la ciudad y otras islas del distrito.
- Resaltar la importancia y valor del patrimonio cultural, que son expresión del arraigo del caribe y forman parte de la tradición y costumbres y poseen un especial interés histórico, artístico, arquitectónico, urbanístico etc.

Ordenación del Territorio y Aspectos Ambientales

Orientado principalmente a la optimización de los recursos del entorno natural, los cuales constituyen los elementos dominantes de la morfología del distrito de Cartagena.

- Restaurar y proteger los ecosistemas para asegurar el aprovechamiento y la sustentabilidad del territorio conformado por los cuerpos de agua que rodean a la ciudad.
- Promover los usos ecoturísticos en todo el sistema de canales, ciénaga y bahía que identifiquen a Cartagena como una ciudad en completa armonía y equilibrio con su medio ambiente natural.
- Recualificar el entorno urbano generando ejes ambientales en las áreas contiguas a los cuerpos de agua.
- Recuperar el patrimonio ambiental de flora y fauna para su aprovechamiento en actividades eco y agroturísticas.

Incorporar la ciénaga de la Virgen en el proyecto de estructura de ciudad para los próximos años, tomando en cuenta que las tendencias de expansión se vislumbran hacia la zona norte de la ciudad. (zona de la ciénaga)

Estructura Urbana

En la estructura urbana se contemplan acciones tendientes al reordenamiento del territorio, las cuales integrarían a los diferentes elementos de la estructura, en

una trama que redundaría en una nueva imagen de la ciudad equilibrada y armónica.

- Desarrollar sistemas estructurantes generales, dando prioridad a la red vial, al transporte, al espacio público y al equipamiento en forma equilibrada sobre el territorio, de manera que se logre una fácil movilidad y conectividad con los centros de actividades económicas.

- Identificar a la Ciénaga de la Virgen, la Bahía de Cartagena y los canales de la ciudad, como paisajes integradores del suelo urbano para la conformación de su nueva estructura

- Definir un sistema de espacio público como áreas de recreación pasiva y activa alrededor de los cuerpos de agua, por ejemplo: parques lineales, corredores verdes, vías peatonales y se conviertan estos espacios en componentes básicos del desarrollo de la ciudad.

- Identificar Centros Urbanos o centralidades espontáneas y proveerlos de una infraestructura adecuada que garantice su eficaz funcionamiento como polo descentralizador.

Imagen Urbana

Todas las acciones puestas en marcha, llevarían a lograr un modelo de ciudad basado en una concepción integral del territorio, cuyo punto de partida serían las determinantes ambientales; dando como resultado una imagen urbana donde los elementos naturales, principalmente el agua sería el elemento dominante de la morfología. Por otro lado, el patrimonio cultural arquitectónico y urbano existente, contribuiría en gran medida a consolidar la identidad de la ciudad , a través de:

- Realizar acciones urbanísticas en zonas de alto valor patrimonial, ambiental y turístico que permitan recuperar la ciudad y darle una imagen e identidad internacional.

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PUBLICAS	SIGLO ANO	OBSERVACIONES
INFRAESTRUCTURA URBANA LA CIUDAD DE CARTAGENA	PRINCIPIOS DE SIGLO	EMPIEZA A RECUPERARSE LA CIUDAD CON EL ESTABLECIMIENTO DE ALGUNAS INDUSTRIAS. SE RENUEVA LA ARQUITECTURA CON LA LLEGADA DEL CENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA: ARQUITECTURA "REPUBLICANA". SE DA LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD HACIA LOS BARRIOS EXTRAMUROS.
ACUEDUCTO DE CARTAGENA	1905	REEMPLAZÓ LOS ALJIBES QUE SURTIERON DE AGUA A LA CIUDAD DURANTE CASI CUATRO SIGLOS.
	1940	AÑO DE SU CONSTRUCCIÓN. REEMPLAZÓ AL ANTERIOR QUE FUE EL PRIMERO EN LA CIUDAD. SE SURTE DE LAS AGUAS DE UN COMPLEJO LAGUNAR EN GAMBOTE, A 50 KM. DE CARTAGENA PERTENECIENTE AL CANAL DEL DIQUE. (11)
ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO	1995	LA EMPRESA AGUAS DE CARTAGENA ASUME LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS REHABILITANDO TODO EL SISTEMA. SE CONSTRUYE LA ESTACIÓN DE BOMBEO CONEJOS Y SE IMPULSA LA DE DOLORES, GAMBOTE, ALBORNOZ Y PIEDRESITAS RECUPERÁNDOSE LA PLANTA DE TRATAMIENTO DEL BOSQUE. (12)
EXPLANADA QUE SEPARA EL RECINTO AMURALLADO DEL ARRABAL DE GETSEMANÍ.	1910	ENCARGADA A DON LUIS FELIPE JASPE PARA SER INAUGURADA EN LA CELEBRACIÓN DEL PRIMER ANIVERSARIO DE LA INDEPENDENCIA.
TALLERES Y DEPÓSITOS DEL FERROCARRIL	PRINCIPIOS DE SIGLO	SE ESTABLECIERON EN LAS CERCANÍAS DEL CASTILLO DE SAN FELIPE.
PLANTA ELÉCTRICA DE LA CIUDAD	1930	SE CONSTRUYÓ EN MANGA Y SIRVIÓ A LA CIUDAD VARIAS DÉCADAS.
ALCANTARILLADO SANITARIO Y PLUVIAL DE LA CD.	DECADA DEL 60	SE CONSTRUYE LA PRIMERA ETAPA DEL ALCANTARILLADO SANITARIO.
CANAL DEL DIQUE	1951	ENTRA NUEVAMENTE A SERVICIO, DRAGADO Y MODERNIZADO. SE RESTABLECE LA COMUNICACIÓN CON EL INTERIOR.
NUEVA ZONA DE EXPANSIÓN - LA MATUNA	1952	SE INICIA SU URBANIZACIÓN SEGÚN EL PROYECTO DE AGUSTO TONO MARTÍNEZ EN LA FRANJA QUE UNE LA CIUDAD ORIGINAL CON GETSEMANÍ. (13)

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO XX AÑO	OBSERVACIONES
PRIMER PLAN DE DESARROLLO	PRINCIPIOS DE SIGLO	SE CONTRATA A UNA FIRMA INGLESA LA CUAL PROPONE LA DEMOLICIÓN DE ALGUNOS SECTORES DE LA MURALLA PARA EL DESARROLLO DE LA CIUDAD. (7)
PUENTE ROMÁN	1906	FECHA EN LA QUE SE INAUGURA EL PRIMERO DE LOS TRES PUENTES LEVANTADOS EN EL MISMO LUGAR. ERA DE MADERA.
PUENTE JIMENEZ	1986	SE CONSTRUYE EL ACTUAL PUENTE POR LA EMPRESA EDURBE. (11)
PUENTE DE LAS PALMAS	1948	FUE CONSTRUIDO INICIALMENTE EN MADERA. SU NOMBRE FUE EN MEMORIA DEL URBANIZADOR DE LA ISLA. (11)
PUENTE HEREDIA	1905	COMUNICA AL PIE DEL CERRO CON LA ISLA DE MANGA.
	1994	SUSTITUYE AL PUENTE LLAMADO DE REVELLÍN, CONSTRUIDO DE MADERA
	1995	CONECTA LA CIUDAD ANTIGUA DESDE LA MATUNA CON TIERRA FIRME A TRAVÉS DE LA LAGUNA DE CHAMBACÚ Y EL CABRERO.
	1998	SE CONSTRUYE EL NUEVO PUENTE PARALELO AL ANTIGUO, EL CUAL SE DERRUMBA INHABILITÁNDOLO PARA LUEGO SER RECONSTRUIDO. SE REINAUGURA EL NUEVO PUENTE EL 10 DE FEBRERO.
PUENTE DE LA TRANSFORMACIÓN	1968	MÁS COMÚNMENTE CONOCIDO COMO PUENTE CHAMBACÚ, UNIÓ AL BARRIO DE CHAMBACÚ QUE ALLÍ EXISTÍA CON LA MATUNA. (11)
PUENTE BAZURTO		
PUENTE ROMERO AGUIRRE O CANAPOTE	1997	CONECTA LA ZONA DE TORICES Y DANIEL LEMAITRE CON CRESPO. ESTE PUENTE CREÓ OTRA ALTERNATIVA VIAL, A TRAVÉS DE TORICES HACIA EL BARRIO DE CRESPO Y EL AEROPUERTO INTERNACIONAL. (11)
MUELLE TURÍSTICO DE LOS PEGASOS.	1911	SE CONSTRUYE EL ATRACADERO, DISEÑADO POR LUIS FELIPE JASPE.
PUENTE BENJAMÍN HERRERA		CONECTA EL BARRIO DE TORICES CON LA AVENIDA SANTADER, EN MARBELLA. (11)

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACIÓN URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO XX AÑO	OBSERVACIONES
CANAL SAN PEDRO		OBRA DE CANALIZACIÓN DE LAS AGUAS DEL CANAL BLAS DE LEZO HACIA LA CIENAGA DE LA VIRGEN.
PUENTE Y BOCANA DE LA CIENAGA DE LA VIRGEN	2000	INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA PARA PERMITIR LOS FLUJOS Y REFLUJOS ENTRE EL MAR Y LA CIENAGA DE LA VIRGEN.
INFRAESTRUCTURA MILITAR		
PUERTAS		
LA TERCERA PUERTA DE LA BOCA DEL PUENTE O PUERTA BALMACEDA	1905	EN HOMENAJE AL FILÁNTRPO CUBANO FRANCISCO JAVIER BALMACEDA. ABIERTA POR D. LUIS FELIPE JASPE. (5)
PUERTA DE LA PAZ Y CONCORDIA	1905	JUNTO A LA PUERTA DE SANTA CATALINA, POR EL GOBERNADOR ROMÁN. (5)
PUERTA DEL REDUCTO	1905	SE ABRE UNA BRECHA EN LA MURALLA CONTIGUA AL BALUARTE DEL REDUCTO PARA CONECTAR GETSEMANI CON LA ISLA DE MANGA. (5)
PUERTA DE BALOCO	1921	ENTRE LOS BALUARTE DE SANTIAGO Y SANTO DOMINGO. (5)
PUERTA DE SAN JAVIER	1928	AL PIE DEL BALUARTE DE SAN FRANCISCO JAVIER. (5)
DEMOLICIÓN DE MURALLAS	1919- 1932	SE SUCEDEN LAS DEMOLICIONES DE ALGUNOS TRAMOS DE LA MURALLA QUE IMPIDEN ELSANEAMIENTO Y DESARROLLO DE LA CIUDAD.
DEMOLICIÓN DE LA CORTINA DE MURALLA ENTRE EL BALUARTE DE SAN PEDRO MÁRTIR Y LA BOCA DEL PUENTE.	1919	HECHO SIGNIFICATIVO EN LO QUE DESPUES SERÍA EL CAMPO DE LA MATUNA Y LA SEGADA DEL CAÑO DE SAN ANASTACIO.
BASE NAVAL A.R.C.	1935	UBICADO EN EL SITIO OCUPADO POR LA MACHINA EN UN ÁMPLIO TERRENO QUE BORDEA LA BAHÍA INTERIOR.
EQUIPAMIENTO URBANO		
RELIGIOSO		
IGLESIA DE MANGA	1910	IGLESIA PARROQUIAL DE INFLUENCIA BÁVARA. (7)
IGLESIA DE BOCAGRANDE	1954	AÑO EN EL QUE CONCLUYERON LAS OBRAS. (7)

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO XX AÑO	OBSERVACIONES
CIVIL		
BANCO DE LA REPUBLICA	1923	CONSTRUIDO EN ESE AÑO POR EL ARQUITECTO JOSEPH MAERTENS. (14)
MERCADO DE GETSEMANÍ	1904 - 1977	FECHA EN EL CUAL FUE INAUGURADO. UBICADO EN UNO DE LOS ANGULOS DE LA GRAN PLAZA DE LOS MÁRTIRES Y A ORILLAS DE LA BAHÍA. 1977 FUE LA FECHA EN EL QUE FUE CAMBIADO DE SITIO. (2)
TEATRO MUNICIPAL, DESPUES TEATRO HEREDIA	1911 1968	FECHA EN LA QUE FUE INAUGURADO COMO TEATRO MUNICIPAL. SE REINAUGURA EL 31 DE JULIO DE ESE AÑO. DESPUES DE SU RESTAURACIÓN POR EL ARQUITECTO ALBERTO SAMUDIO TRALLERO.(15)
PLAZA DE LA SERREZUELA	1911	SE CONSTRUYÓ LA PLAZA DE TOROS, EN LAS ANTIGUAS HUERTAS DE LA CIUDAD ANTIGUA. (11)
PRIMER CAMPO DE BEISBOL	1916	SE ACONDICIONÓ EN EL PLAYÓN QUE EXISTIA DE LA MATUNA CUANDO SE TERMINÓ DE CEGAR EL CAÑO. (11)
TERMINAL MARÍTIMO	1933 1934	SE CONSTRUYE EL TERMINAL MARÍTIMO DE MANGA CON MOTIVO DE CUMPLIRSE EL CUARTO CENTENARIO DE SU FUNDACIÓN. FECHA EN LA QUE SE DAN AL SERVICIO LOS MUELLES E INSTALACIONES DEL TERMINAL MARÍTIMO. (7)
HOSPITAL DE MANGA	1929 -1963	CONSTRUIDO EN EL BARRIO DE MANGA. FUNCIONÓ HASTA 1963. (7)
HOSPITAL DE BOCAGRANDE	1947	FUNCIONA DESDE ESA FECHA EN EL BARRIO DE BOCAGRANDE. (11)
HOSPITAL NAVAL	1932	SE UBICA EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD EN LA CALLE DE SAN JUAN DE DIOS.
HOSPITAL INFANTIL - CASA DEL NIÑO	1960	SE CONSTRUYEN LAS NUEVAS INSTALACIONES A LA ENTRADA DE BOCAGRANDE EN TERRENOS DE LA BASE NAVAL.(16)
CLÍNICA RAFAEL CALVO	1946 1940	HOSPITAL DE ASISTENCIA SOCIAL UBICADO EN EL BARRIO DE AMBERES UBICADO A UN LADO DE LA CASA DEL NIÑO, PARA ATENCIÓN DE ASISTENCIA SOCIAL A LA MUJER. (16)

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACIÓN URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO XX AÑO	OBSERVACIONES
NUEVO HOSPITAL UNIVERSITARIO DE CARTAGENA		UBICADO EN EL BARRIO DE ZARAGOCILLA, AL ORIENTE DE LA CIUDAD.
ZONA INDUSTRIAL DE MAMONAL	1923-1926	UBICADA AL SURESTE DE LA CIUDAD EN UNA EXTENSIÓN DE 15 KM. COMPLEJO PETROQUÍMICO MAS IMPORTANTE DEL PAÍS. ADQUIERE GRAN IMPORTANCIA CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA REFINERIA. INTERCOL. (11)
AEROPUERTO DE CRESPO	1952	AÑO EN EL QUE FUE ADQUIRIDO POR AVIANCA. SE ENCUENTRA UBICADO EN CRESPO A ORILLAS DE LA CIENAGA DE LA VIRGEN.
TERMINAL DE TRANSPORTE DE CARTAGENA	PRINCIPIOS DEL 70	SE CONSTRUYE UN NUEVO AEROPUERTO QUE MAS TARDE ES AMPLIADO.
VILLA OLÍMPICA	1947	FECHA DE INICIO E INAUGURACIÓN DE LA OBRA CON UN ÁREA DE 59,000 MT2. DE TERRENO. (11)
PLAZA DE TOROS	1960	SE CONSTRUYÓ EL ESTADIO DE BEISBOL 11 DE NOVIEMBRE, OBRA REALIZADA POR EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. SU NOMBRE ORIGINAL ERA MARIANO OSPINA PEREZ.
CENTRO INTERNACIONAL DE CONVENCIONES	1974	EL 8 DE DICIEMBRE DE ESE AÑO SE INAUGURA EL ESTADIO OLÍMPICO DE FÚTBOL PEDRO DE HEREDIA CON OCACIÓN DE LOS VIII JUEGOS ATLÉTICOS NACIONALES REALIZADOS EN CARTAGENA. (11)
SENA - SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE	1980-1982	SE COMPLETA LA DENOMINADA VILLA OLÍMPICA, QUE ACABA DE RESTAURARSE. 1974, FECHA DE SU INAUGURACIÓN. EL PROYECTO ES DE MANUEL DELGADO Y GASTÓN LEMAITRE. (11)
INEM - INSTITUTO NACIONAL DE EDUCACIÓN MEDIA	1957	AÑO EN EL QUE INICIA SU CONSTRUCCIÓN Y SE INAUGURA EN MARZO DE 1962.
UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR	FINES DE LOS 60s. DECADA DEL 70	INSTITUTO TECNOLÓGICO, UBICADO SOBRE LA AVENIDA PEDRO DE HEREDIA EN EL BARRIO DE LA VILLA. (16) INSTITUTO TECNOLÓGICO UBICADO SOBRE LA TRANSVERSAL 54 O CARRETERA TRONCAL DE OCCIDENTE. (16) SU SEDE ORIGINAL EN EL BARRIO DE MANGA Y CON NUEVAS INSTALACIONES EN LA CARRETERA A BARRANQUILLA.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACIÓN URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO XX AÑO	OBSERVACIONES
UNIVERSIDAD JORGE TADEO LOZANO	1976	EMPEZÓ A FUNCIONAR EN LAS INSTALACIONES DEL ANTIGUO CONVENTO DE LA MERCED EN EL CENTRO HISTÓRICO.
UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA	1999	SE TRASLADA A LAS NUEVAS INSTALACIONES EN LA NUEVA ZONA DE EXPANSIÓN. SE UBICA EN EL KM. 23 DE LA NUEVA VÍA A BARRANQUILLA
IAFIC - INSTITUTO DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS DE CARTAGENA	MEDIADOS DEL 90	UBICADA EN TERNERA HACIA EL ORIENTE DE LA CIUDAD. UBICADA SOBRE LA AVENIDA PEDRO DE HEREDIA EN EL BARRIO DEL PIE DE LA POPA.
CENTROS COMERCIALES		
PASAJE DAGER	1925	CONCEPTO ARQUITECTÓNICO QUE SURGE EN EL PRIMER CUARTO DE SIGLO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD.
PASAJE LECLERC	1925	CON MAS CARACTERÍSTICAS DE CALLE PEATONAL COMERCIAL.
PASAJE LA MATUNA	1953	ES UNA MEZCLA DE PASAJE COMERCIAL Y CENTRO AISLADO. CONECTA LA CALLE LARGA CON LA PLAZA DE LA INDEPENDENCIA.
C.C. GETSEMANÍ		FUE EL PRIMERO DE ESTE TIPO, EN CARTAGENA
C.C. BOCAGRANDE	DÉCADA DE LOS 80s	ADEMÁS DE LOCALES COMERCIALES SU PRINCIPAL ACTIVIDAD ES UN CASINO.
C.C. PIERINO GALLO	DÉCADA DE LOS 80s	SURGIÓ CON LOCALES COMERCIALES, Y ZONAS DE RESTAURANTES.
C.C. EL PUEBLITO	DÉCADA DE LOS 90s	SE TRATÓ DE RESCATAR EN EL CENTRO, EL CONCEPTO MANEJADO DE PASAJE COMERCIAL A PRINCIPIOS DE SIGLO.
PASAJE BADILLO	DÉCADA DE LOS 90s	NACE COMO UN CENTRO DE SERVICIOS PARA EL BARRIO Y POSTERIORMENTE SE CONVIERTE EN UN CENTRO DE SRVICIOS LOCAL.
PASAJE DE LA MONEDA		
C.C. SANTA LUCÍA		
C.C. LA CASTELLANA	1997	ESTOS TRES ÚLTIMOS CENTROS SON LOS MAS RECIENTES Y SU PRINCIPAL ACTIVIDAD ES EL COMERCIO MEZCLADO CON ENTRETENIMIENTO.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLÓGICO DE ESTRUCTURACIÓN URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
C.C. LOS EJECUTIVOS	DÉCADA DE LOS 90s	PRINCIPALMENTE SALAS DE CINE. SE ENCUENTRAN UBICADOS HACIA EL ORIENTE DE LA CIUDAD MODERNA Y SOBRE EL PRINCIPAL EJE VIAL, LA AVENIDA PEDRO DE HEREDIA, LOS DOS PRIMEROS.
C.C. SAO	DÉCADA DE LOS 90s	SAO SE ENCUENTRA SOBRE LA TRONCAL DE OCCIDENTE.
C. C. LA PLAZUELA	1997	
VIALIDAD		
CALLE REAL Y AVENIDA JIMÉNEZ EN MANGA	DÉCADA DEL 20	LAS CALLES YA ESTABAN PAVIMENTADAS Y CONSOLIDADAS. (7)
AVENIDA BLAS DE LEZO	MEDIADOS DE SIGLO	FUERON TRAZADAS SOBRE EL EJE DE LA ANTIGUA CARRILERA DEL TREN
AVENIDA VENEZUELA	MEDIADOS DE SIGLO	DIVIENDO EL CENTRO DE GETSEMANÍ.
AVENIDA CRISANTO LUQUE	PRIMERA MITAD DE S.	
CARRETERA PRINCIPAL DEL BOSQUE	PRIMERA MITAD DE S.	
CARRETERA DE TORICES	DÉCADA DEL 50	
AVENIDA PASEO BOLÍVAR	DÉCADA DEL 50	
AVENIDA PEDRO DE HEREDIA	DÉCADA DEL 60	A FINES DE LA DÉCADA ES TERMINADA HASTA SU ACCESO A LA ZONA CENTRO DE LA CIUDAD, DIVIDIENDO AL BARRIO DE CAMBACÚ.
AVENIDA DEL ORIENTE- TRANSVERSAL 54	1960	SE REALIZA SU PAVIMENTACIÓN.
CARRETERA TRONCAL DE OCCIDENTE	1960	SE REALIZA SU PAVIMENTACIÓN.
CARRETERA A MAMONAL	DÉCADA DEL 40	
LA CORDIALIDAD	DÉCADA DEL 70	SE INICIA SU CONSTRUCCIÓN EN LOS 70s. CREANDO UNA RED A TODO LO LARGO DE LA COSTA DEL MAR, CONECTANDO A TODA LA ZONA TURÍSTICA DE LA CARTAGENA.
AVENIDA SAN MARTÍN		
AVENIDA DEL LAGO		
AVENIDA SANTANDER		
VIA DEL MAR - A BARRANQUILLA	1994	LA ACTUAL CARRETERA HACIA BARRANQUILLA. INICIA EL DESARROLLO DE LA ZONA NORTE DE CARTAGENA.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
PLAZAS	SIGLO XX AÑO	OBSERVACIONES
PARQUE CENTENARIO	1907-1911	SE CONSTRUYÓ PARA CONMEMORAR EL PRIMER CENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA DE LA CIUDAD. OBRA DEL ARQ. PEDRO MALABEC. (11)
PARQUE JOAQUÍN F. VELEZ		UBICADO EN EL BARRIO DEL PIE DEL CERRO. AÑOS MAS TARDE SE SE CONVERTIRÍA EN EL PARQUE DEL RELOJ FLORAL.
PARQUE DE LA MARINA	ÚLTIMA DÉCADA	SE CONSTRUYÓ EN EL PLAYÓN QUE EXISTÍA EXTRAMUROS DE LA CIUDAD EN DIRECCIÓN HACIA BOCAGRANDE.
PLAZOLETA DE LOS ALMIRANTES		
PARQUE DE APOLO	1922	SE REALIZA EL PRIMER PROYECTO DEL PARQUE, UBICADO JUNTO AL ATRIO DE LA ERMITA DEL CABRERO FRENTE A LA CASA DEL EXPRESIDENTE RAFAEL NUÑEZ.
PARQUE SANTANDER	1994	SE REALIZA UN NUEVO PROYECTO POR LA FUNDACIÓN CASA MUSEO EL CABRERO, ANTIGUA VIVIENDA DE RAFAEL NUÑEZ.
PARQUE CORAL GABLES		QUE JUNTO CON COLDEPORTES FORMAN UNA GRAN FRANJA DE ZONA LIBRE; UBICADA EN LA CALLE 30, CAMINO ARRIBA.
PARQUE FLANNAGAN		UBICADO AL LADO DE LA IGLESIA DE BOCAGRANDE.
BARRIOS 1900 a 1930		UBICADO EN BOCAGRANDE FRENTE AL HOTEL DEL CARIBE.
PIE DEL CERRO	CONSOLIDACIÓN	EMPIEZA LA TRANSFORMACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LOS PRIMEROS BARRIOS EXTRAMUROS, QUE EN EL SIGLO XVIII FUERON CASERIOS Y CASAS DE DESCANSO.(10)
PIE DE LA POFA		
EL ESPINAL		
MANGA		
EL CABRERO		
LO AMADOR	CONSOLIDACIÓN	INICIA SU CONSOLIDACIÓN CON 30 VIVIENDAS DE PALMA Y BAHAREQUE. ESTOS BARRIOS SE INICIAN A FINES DEL S. XIX COMO PEQUEÑAS
LA QUINTA		

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

**PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS.
SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.**

OBRAS PUBLICAS	SIGLO XX AÑO	OBSERVACIONES
ZARAGOCILLA	1927	MANCHAS A ORILLAS DE LA CARRILERA DEL TREN CARTAGENA - CALAMAR, ALCANZANDO SU CONSOLIDACION DEFINITIVA EN EL PRIMER CUARTO DEL SIGLO XX. (10)
LA ESPERANZA EL BOSQUE CRESPO	1920 1920	HACIA EL SUR SE INICIA EL POBLAMIENTO DEL BOSQUE. HACIA EL NORTE COMIENZA A FORMARSE EL BARRIO DE CRESPO EMPEZANDOSE A CONSTRUIR EN LAS ZONAS LITORALES. (10)
CANAPOTE TORICES BOCAGRANDE	CONSOLIDACION CONSOLIDACION 1922 - 1930	OTROS BARRIOS SURGEN HACIA EL NORTE DE LA CIUDAD. SE INICIA EL POBLAMIENTO DESARROLLADO POR LA ANDIAN NATIONAL CORPORATION, MODELOS URBANISTICOS AMERICANOS. (7)
MARBELLA	1922 - 1930	LA ZONA QUE CONTINUA DEL CABRERO Y QUE MAS TARDE FORMARIA PARTE DE LA ZONA TURISTICA DE LA CIUDAD. (10)
1930 a 1940		
AMBERES BRUSELAS	1930 1930	ESTOS BARRIOS SE FORMARON EN LA INTERSECCION DE LAS VIAS MAS IMPORTANTES DE LA CIUDAD, EXCEPTO EL BARRIO DE TESCA QUE SE ASENTÓ EN LAS INMEDIACIONES DE LA CIENAGA.
ESPAÑA ARMENIA	1938 1935	
EL PRADO BOSTON	1939 1939	
TESCA	1939	
1940 a 1960		
CASTILLOGRANDE CHAMBACÚ	FINAL DE LOS 40 1960	LA CIUDAD CRECE DE FORMA DISPERSA GENERANDO TUGURIOS. SE EMPIEZA A URBANIZAR CON CASAS PARA OFICIALES DE LA ARMADA. TUGURIO QUE NACE EN LA ANTIGUA ISLA DE ELBA, EN LAS INMEDIACIONES DEL CENTRO HISTÓRICO, ES HASTA 1971 QUE COMIENZA EL PROCESO DE RELOCALIZACION DE SUS HABITANTES HACIA CONJUNTOS DE VIVIENDAS DEL ICT. (10)
MARTINEZ MARTELO ALCIBIA, LA CANDELARIA, MARIA AUXILIADORA	1951-1963	CON 220 VIVIENDAS. (10)

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

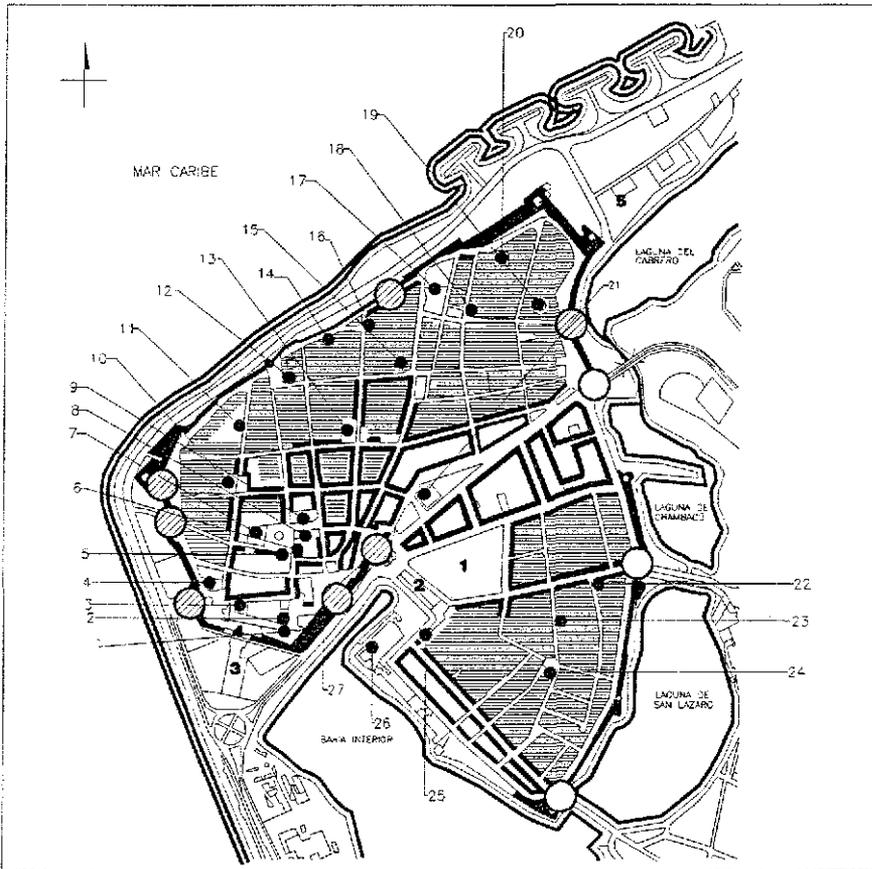
Fuente: (7) Samudio Trullero A. Op. cit. (10) De Pombo Pareja A. Op. cit.

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO XX AÑO	OBSERVACIONES
OLAYA HERRERA, EL LIBANO, RAFAEL NUÑEZ 13 DE JUNIO DANIEL LEMAITRE	1962	CON 60 VIVIENDAS
1960 a 1980	DENSIFICACIÓN	CARTAGENA EXPERIMENTA UN GRAN CRECIMIENTO URBANO EN (10) ESPECIAL APARTIR DEL AÑO 1974. EL INSTITUTO DE CREDITO TERRITORIAL EXPANDE Y DENSIFICA CON SUS SOLUCIONES DE VIVIENDA HACIA EL SUROCCIDENTE, LA ZONA NORTE Y LA ZONA INDUSTRIAL DE MAMONAL. 1352 VIVIENDAS 43 VIVIENDAS 96 VIVIENDAS 2041 VIVIENDAS 1249 VIVIENDAS 1976 VIVIENDAS 1827 VIVIENDAS 1583 VIVIENDAS
EL SOCORRO SAN PEDRO EL GALLO BLAS DE LEZO NUEVO BOSQUE LOS CARACOLES LOS CALAMARES LAS GAVIOTAS CHAPACUA TERNERA EL LAGUITO		SE IMPULSA LA ZONA DEL LAGUITO Y SE EDIFICA EN FORMA DESORDENADA.
PLAN 400 ESCALLÓN VILLA LA MARÍA BIFFI, LA CONCEPCIÓN, EL RECREO, SANTA MÓNICA LOS ALPES SANTA LUCÍA		SE DENSIFICAN LOS BARRIOS DE LA PERIFERIA A LO LARGO DE LA CIENAGA DE LA VIRGEN; HACIA EL ORIENTE DE LA CIUDAD, SOBRE LA CARRETERA DE LA CORDIALIDAD; HACIA LA ZONA DE MAMONAL, AL SUR DE LA CIUDAD Y SE REDENSIFICA LA ZONA ENTRE LA AV. PEDRO DE HEREDIA, LA CARRETERA DEL BOSQUE Y LA TRANSVERSAL 54.
1980 A 2000		

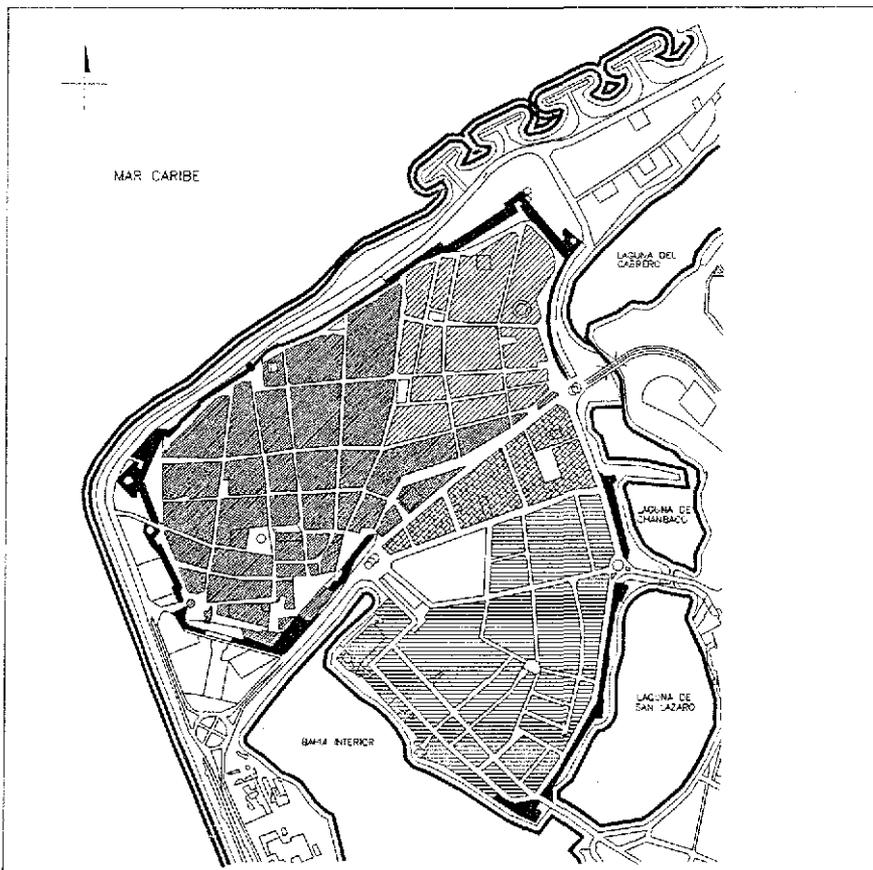
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PROCESO CRONOLOGICO DE ESTRUCTURACION URBANA DE CARTAGENA DE INDIAS. SIGLO XVI, XVII, XVIII, XIX Y XX.		
OBRAS PÚBLICAS	SIGLO AÑO	OBSERVACIONES
SANTA LUCIA		ES UN BARRIO PLANIFICADO QUE NACE EN LA INTERSECCIÓN DE LA CARRETERA LA CORDIALIDAD Y LA CARRETERA TRONCAL DE OCCIDENTE. (10)
EL POZON		
LA PLAZUELA		
VILLA ROSITA		
LOS EJECUTIVOS		ESTOS BARRIOS NACEN, ALGUNOS COMO CONJUNTOS HABITACIONALES EN ALTURA, OTROS COMO CONJUNTOS DE CASA-HABITACIÓN Y OTROS EN FORMA DE TUGURIOS HACIA LA PERIFERIA. (10)
VILLA SANDRA		
VISTA HERMOSA		
POLICARPA		
CLUB CAMPESTRE		
SANTA CLARA		
LOS ALMENDROS		
LAS PALMERAS		
LA LADRILLERA		
NUEVO PARAISO		
HATO CANAGUAY		

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



PLANO 24



PLANO 25

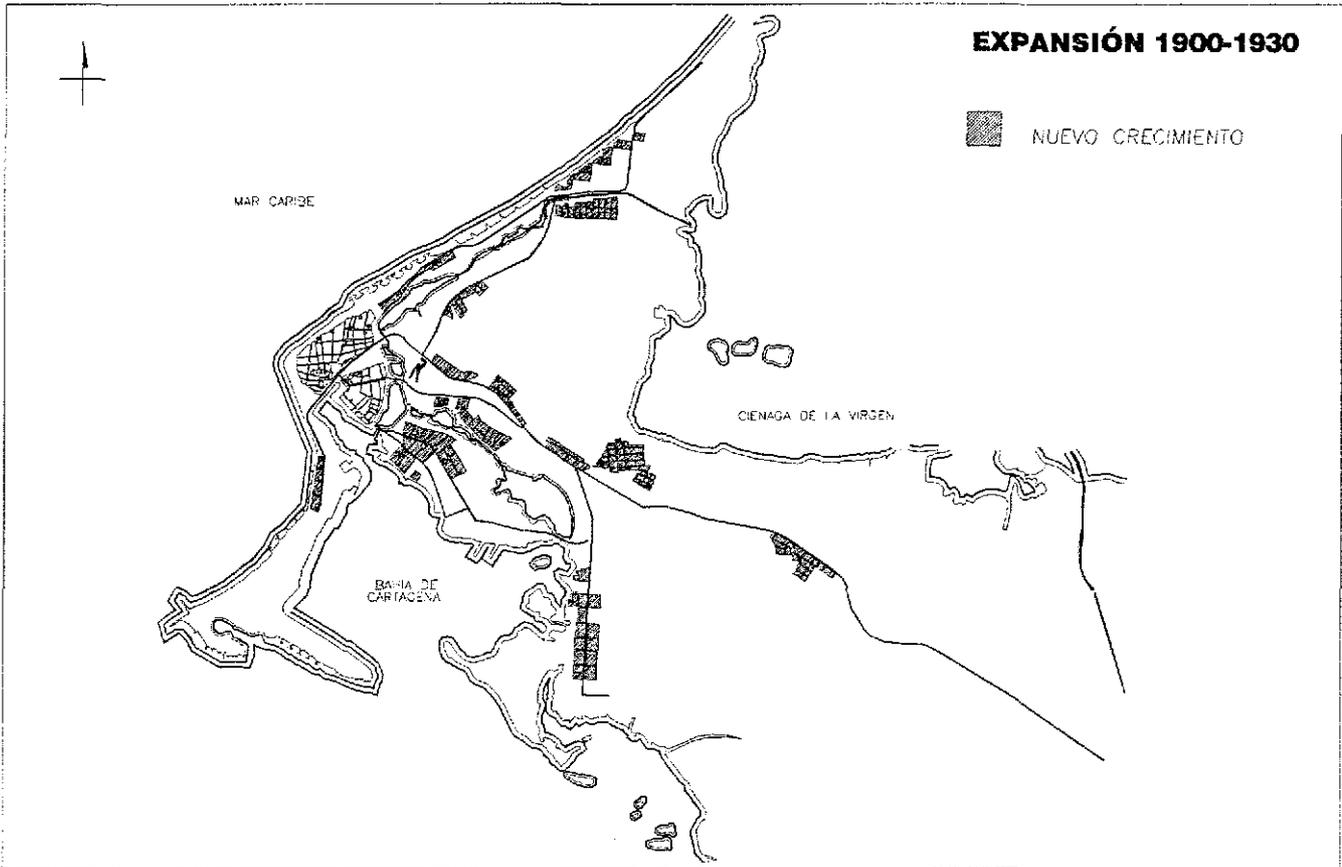
ESTRUCTURA ACTUAL DE LA CIUDAD ANTIGUA

USO DE SUELO

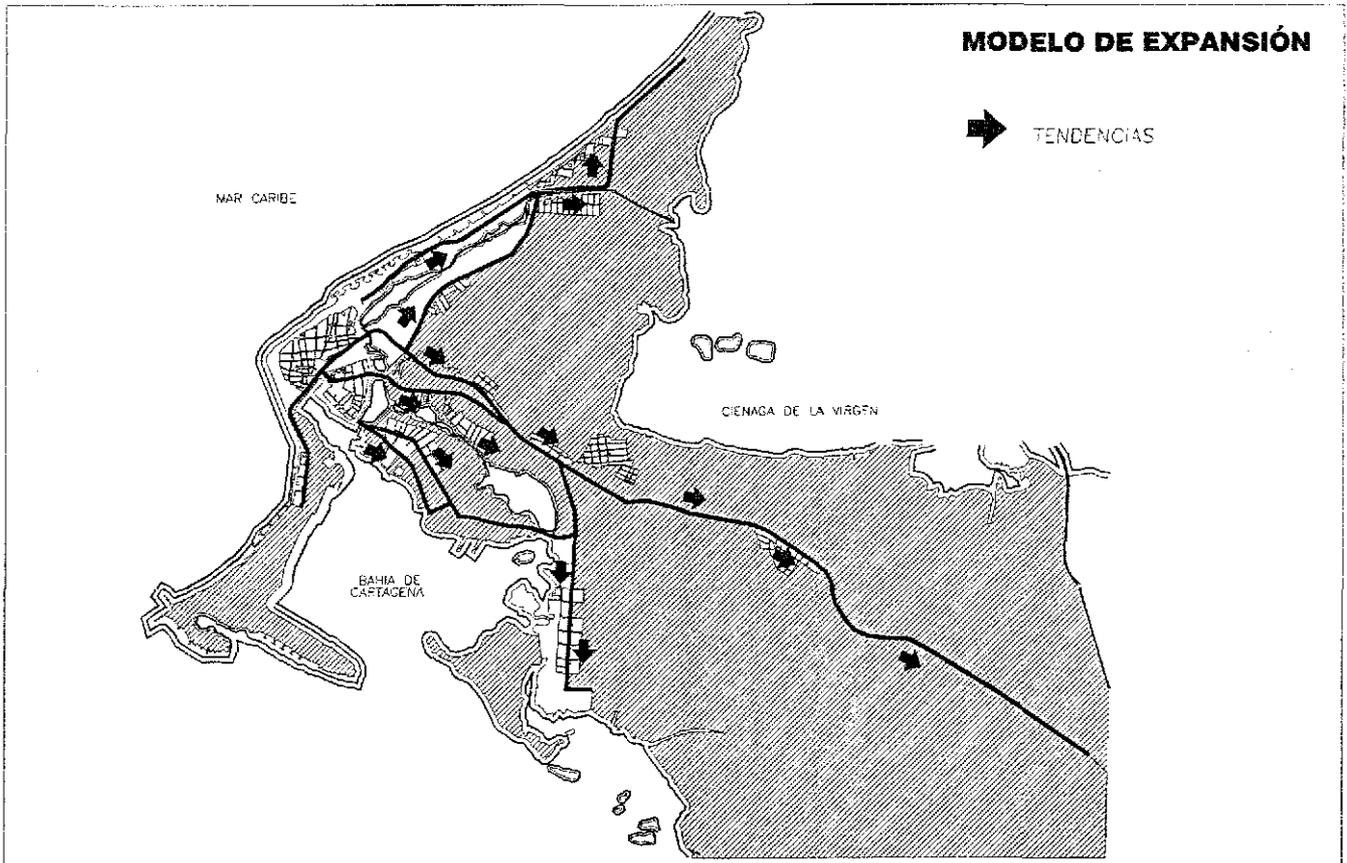
- | | | | |
|--|---------------------------------|---|--------------|
| | HABITACIÓN | | EQUIPAMIENTO |
| | COMERCIO | | MURALLA |
| | PARQUES Y PLAZAS | | |
| | 1 - PARQUE CENTENARIO | | |
| | 2 - PASEO DE LOS MÁRTIRES | | |
| | 3 - PARQUE DE LA MARINA | | |
| | 4 - PLAZOLETA DE LOS ALMIRANTES | | |
| | 5 - PARQUE DE APOLO | | |
| | PUERTAS EN MURALLA | | |
| | CONEXIONES CON LA CIUDAD NUEVA | | |
| | 1 - MUSEO DE ARTE MODERNO | 21 - EDIF. HACIENDA | |
| | 2 - SAN PEDRO CLAVER | 22 - IGLESIA | |
| | 3 - MUSEO NAVAL | 23 - ESC. TALLER | |
| | 4 - HOTEL STA TERESA | 24 - IGLESIA LA TRINIDAD | |
| | 5 - BANCO DE LA REPUBLICA | 25 - CONJUNTO SAN FRANCISCO Y LA 3a ORDEN | |
| | 6 - MUSEO DEL ORO | 26 - PL. CONVENCIONES | |
| | 7 - INQUISICION | 27 - ALCALDIA | |
| | 8 - GOBERNACION | | |
| | 9 - CATEDRAL | | |
| | 10 - STO DOMINGO | | |
| | 11 - C. MARQUEZ VAL DE HOYOS | | |
| | 12 - TEATRO HEREDIA | | |
| | 13 - UNIV. CARTAGENA | | |
| | 14 - COLEGIO | | |
| | 15 - STO TORIBIO | | |
| | 16 - COLEGIO | | |
| | 17 - HOTEL STA CLARA | | |
| | 18 - BELLAS ARTES | | |
| | 19 - PLAZA DE LA ZERREZUELA | | |
| | 20 - COLEGIO SALESIANOS | | |

- | | |
|--|---------------------|
| | BARRIO DE GETSEMANI |
| | BARRIO DE SAN DIEGO |
| | CENTRO |
| | LA MATUNA |

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

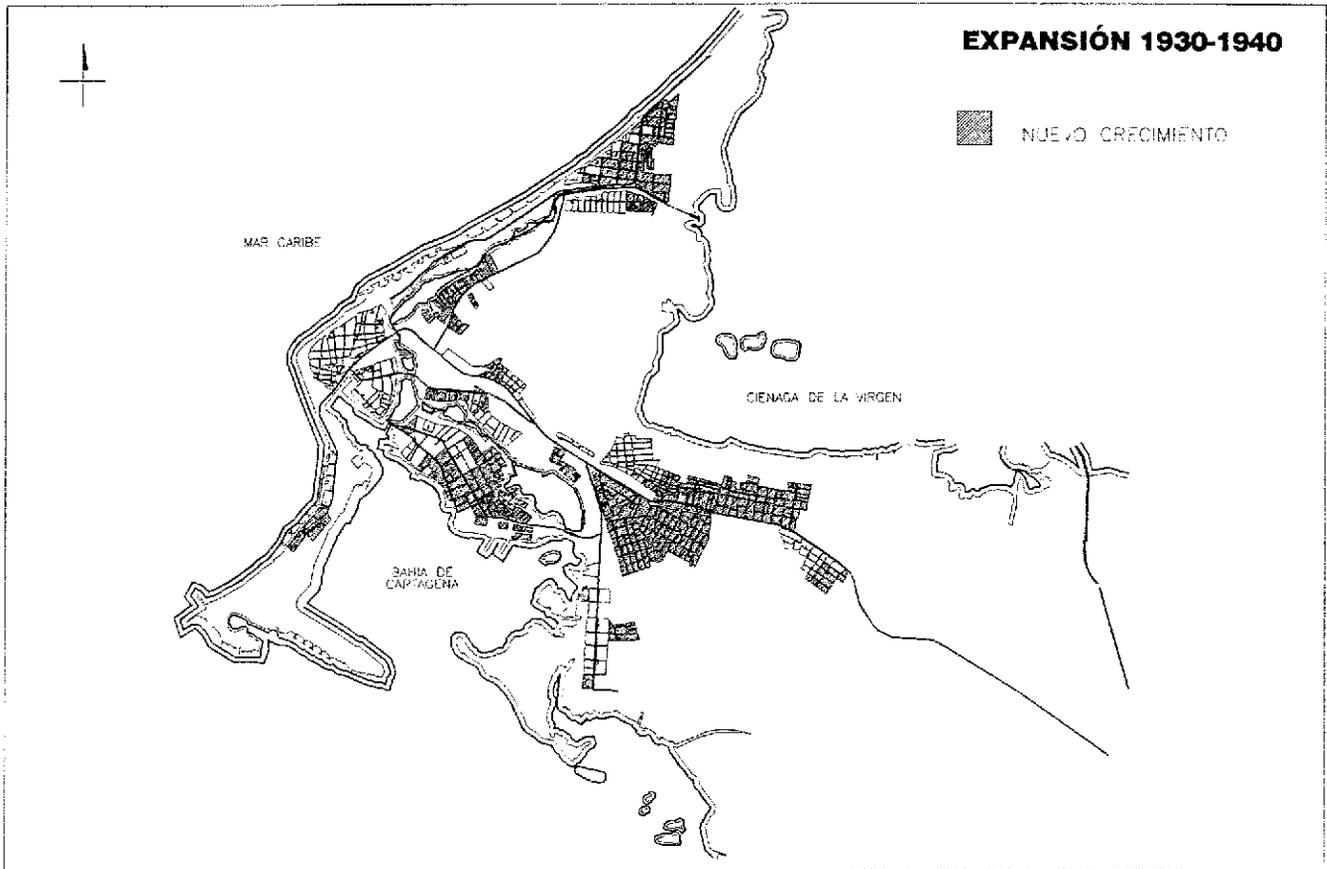


PLANO 26

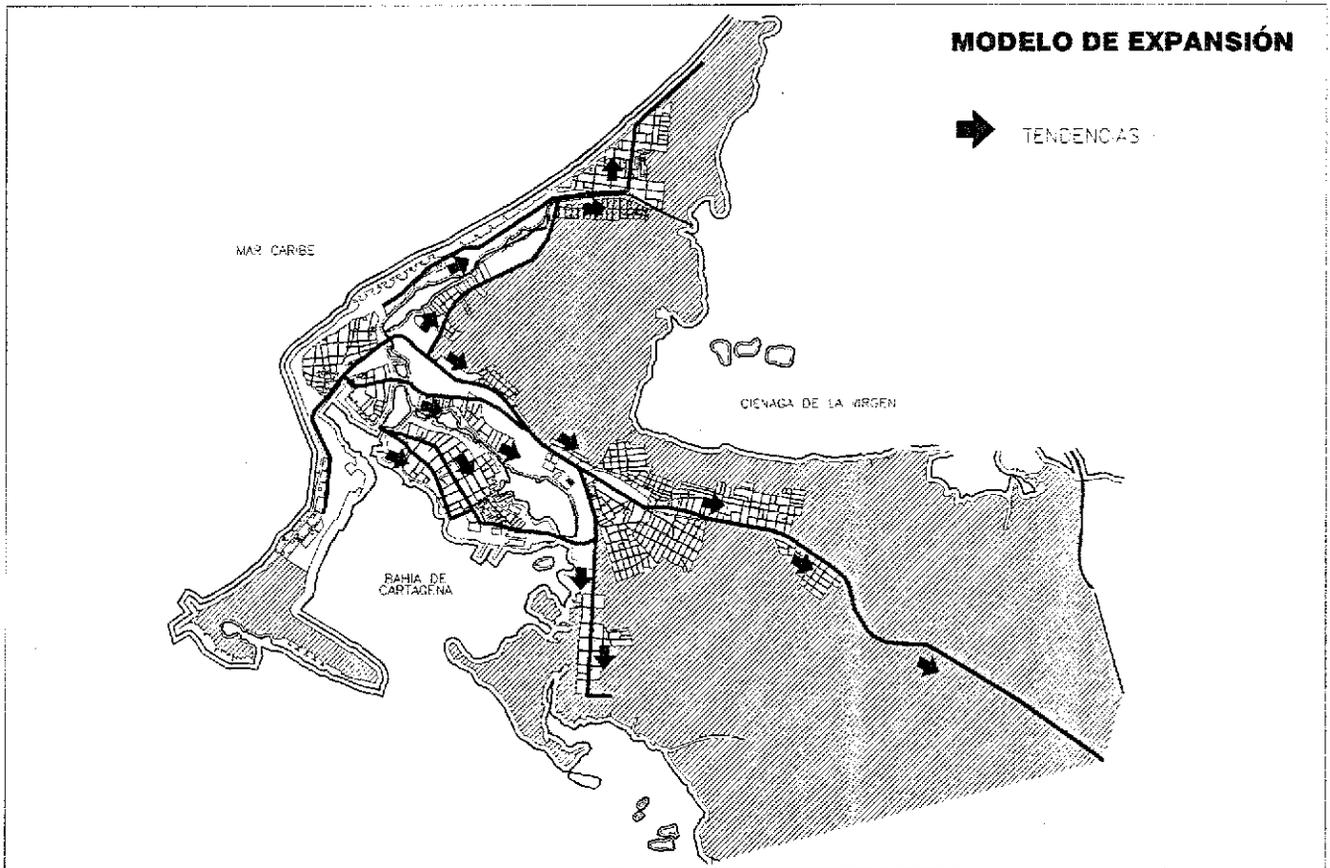


ESQUEMA 7

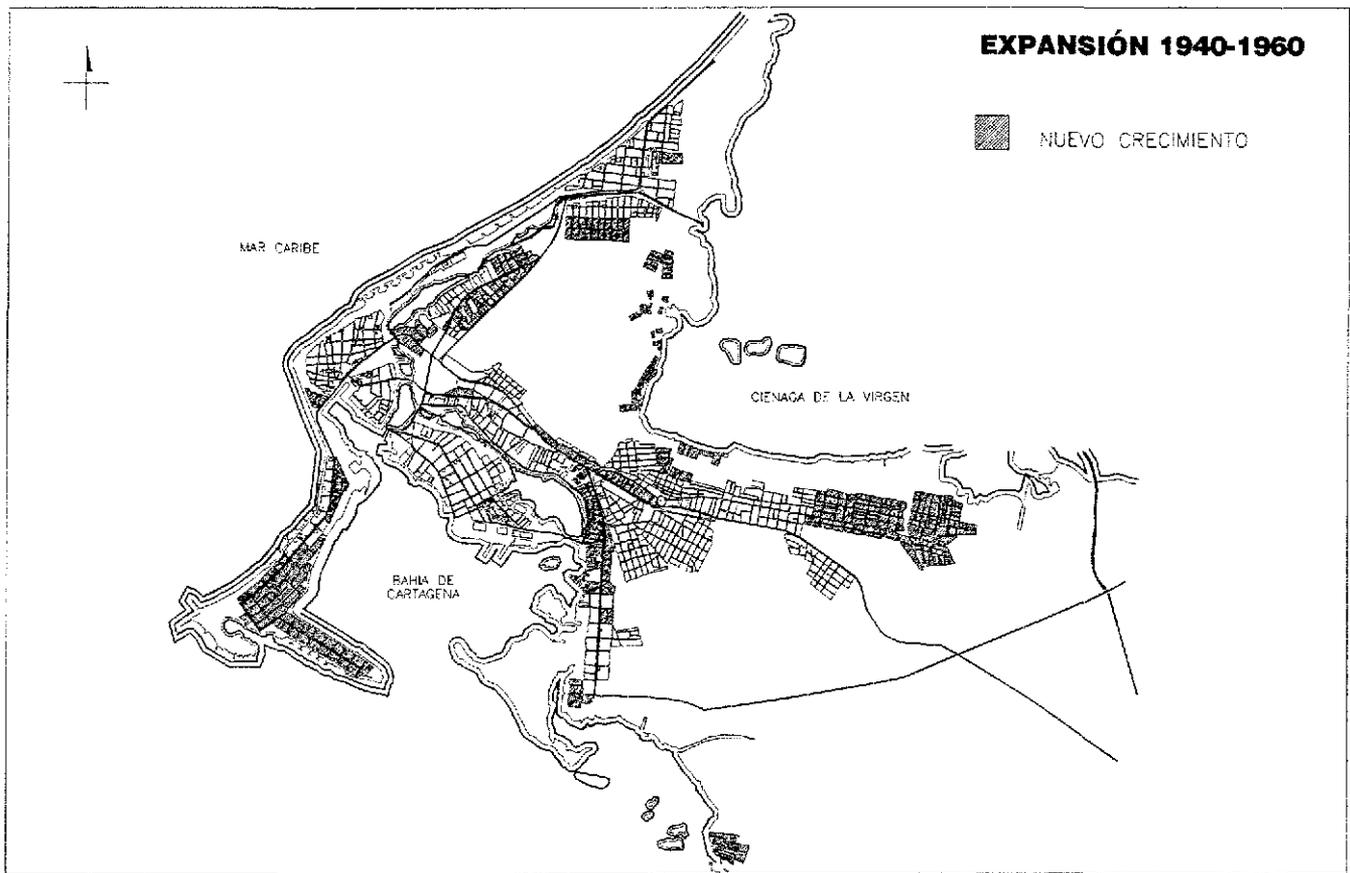
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



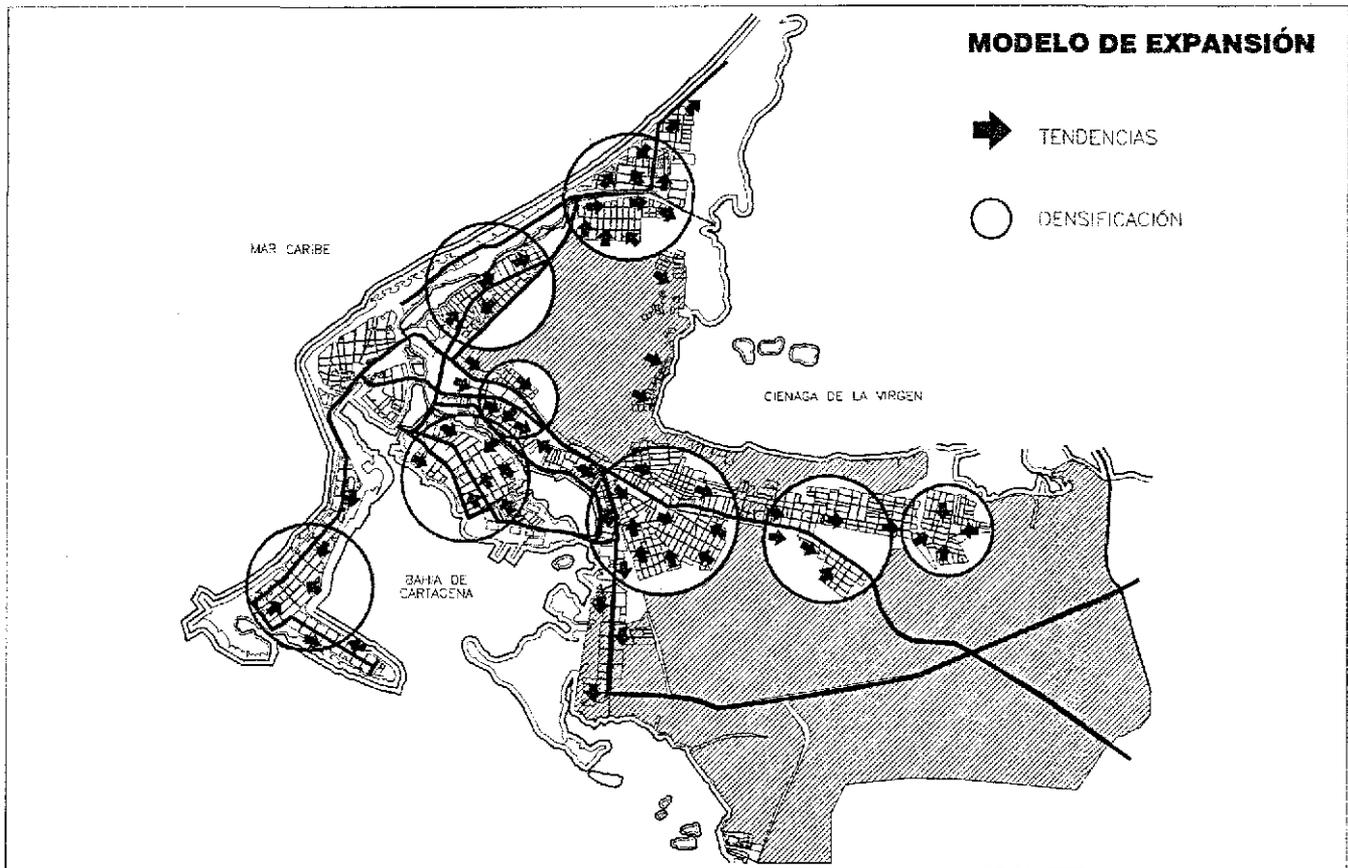
PLANO 27



ESQUEMA 2

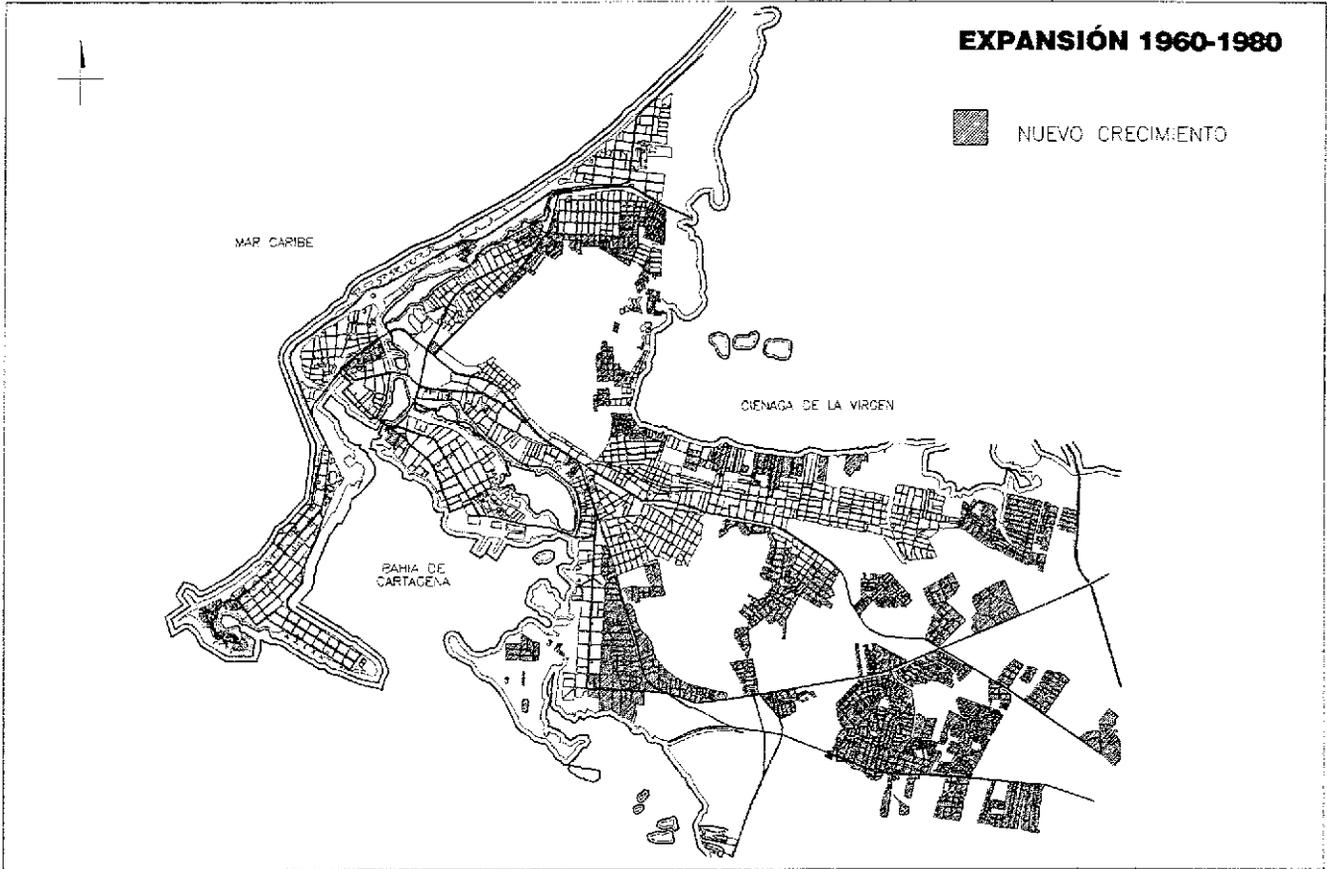


PLANO 28

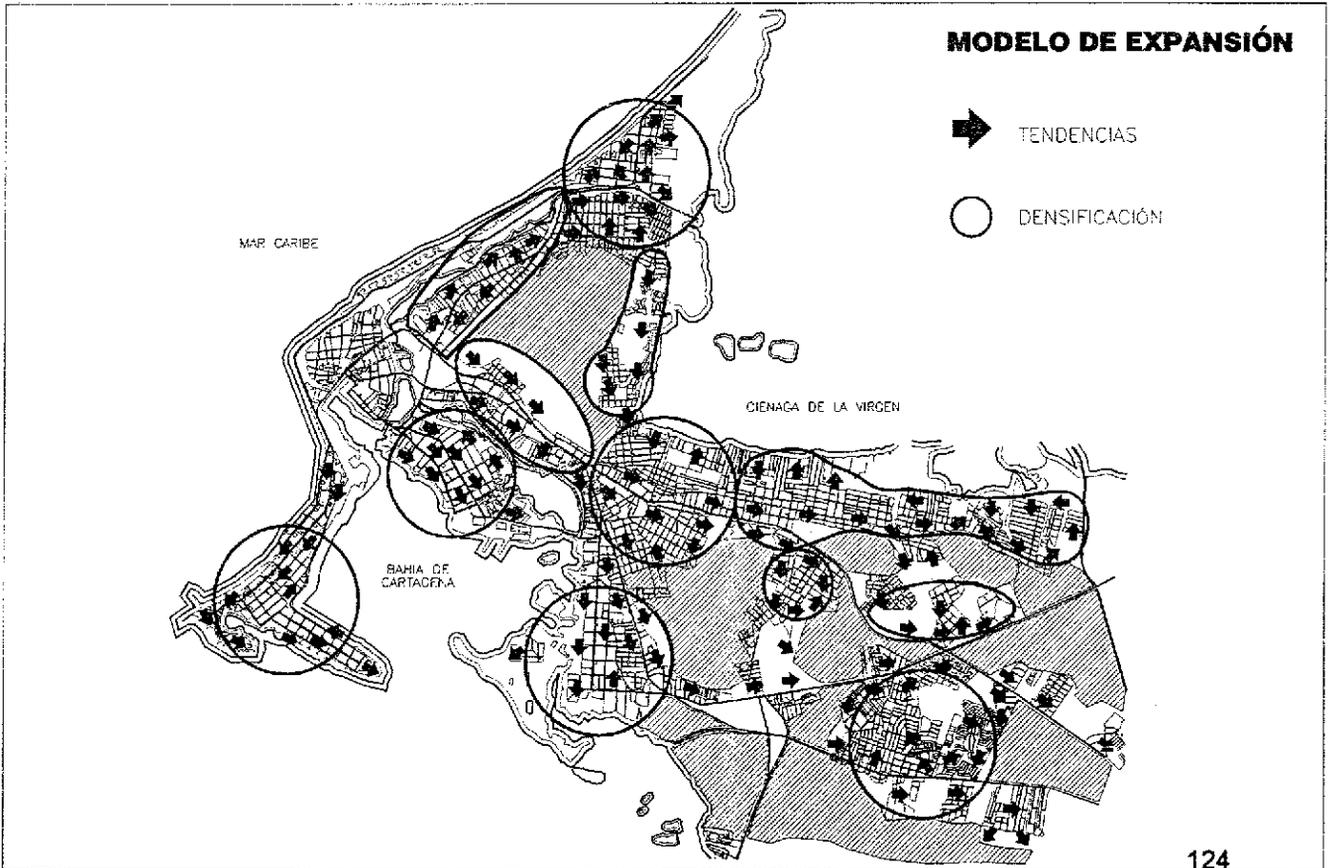


ESQUEMA 9

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

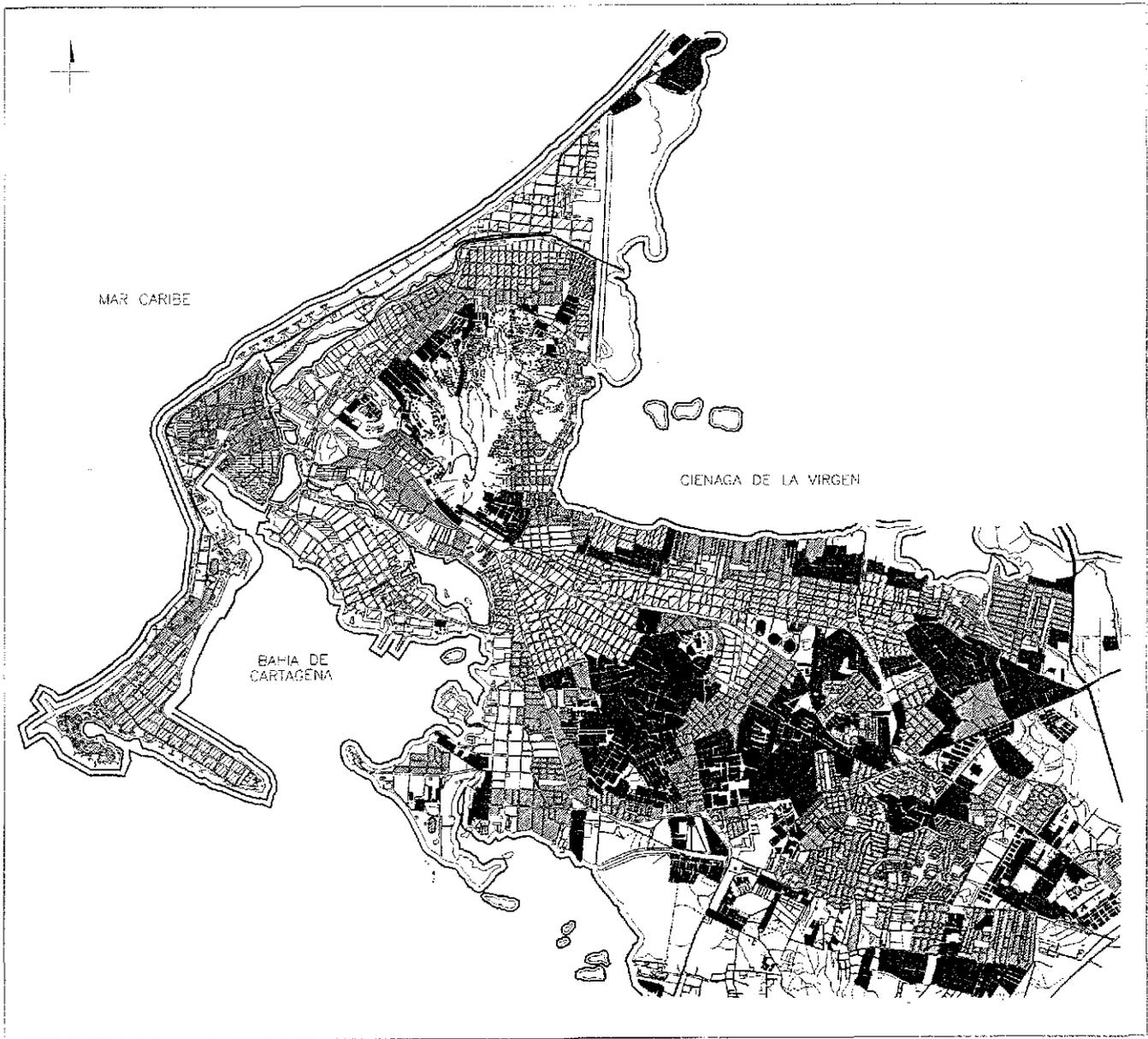


PLANO 23



ESQUEMA 10

EXPANSIÓN SIGLO XX



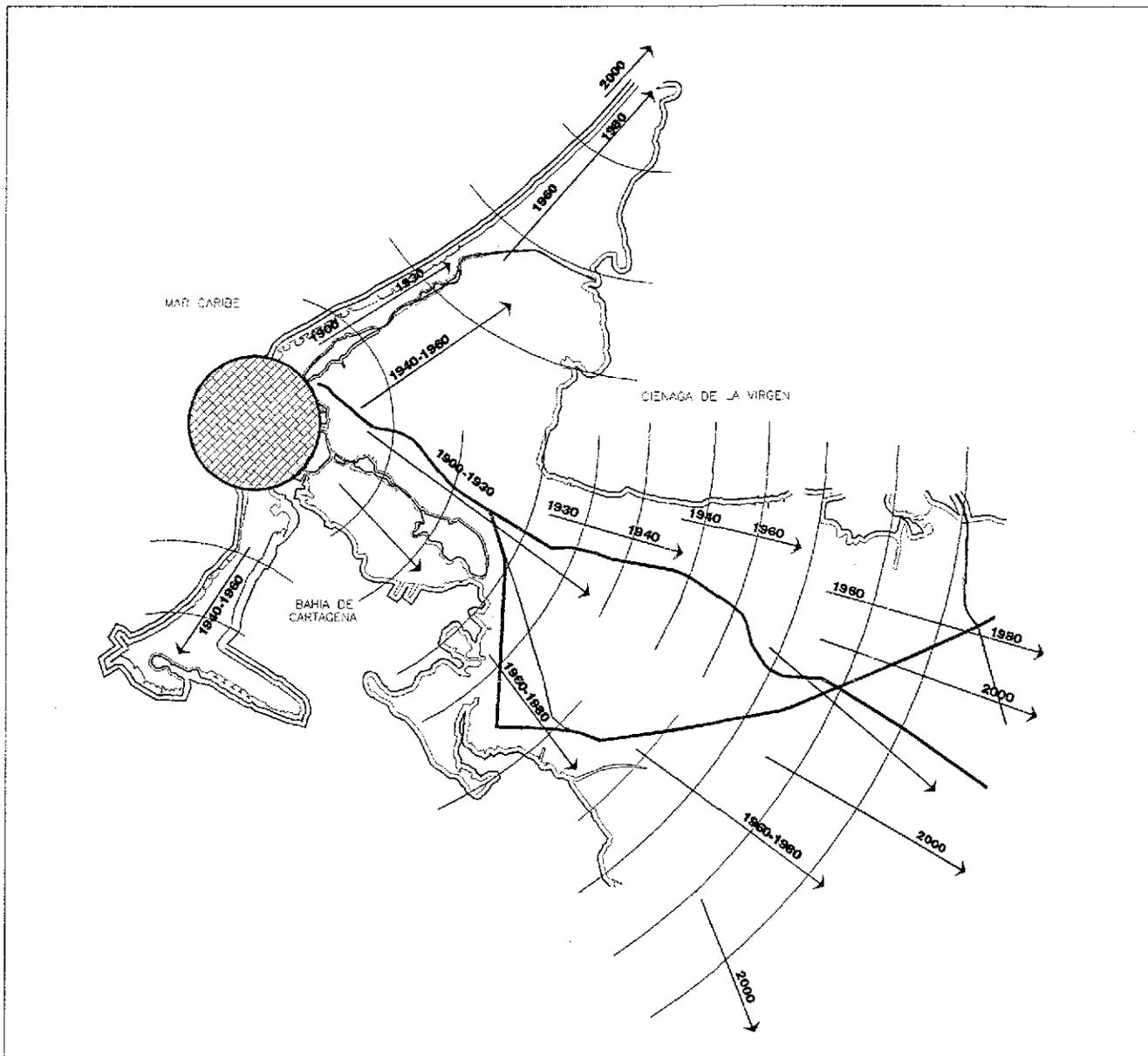
PLANO 30

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

MODELO DE EXPANSIÓN

● CIUDAD ANTIGUA

→ ESQUEMA DE EXPANSIÓN
SECTORIAL RADIOCONCÉNTRICO



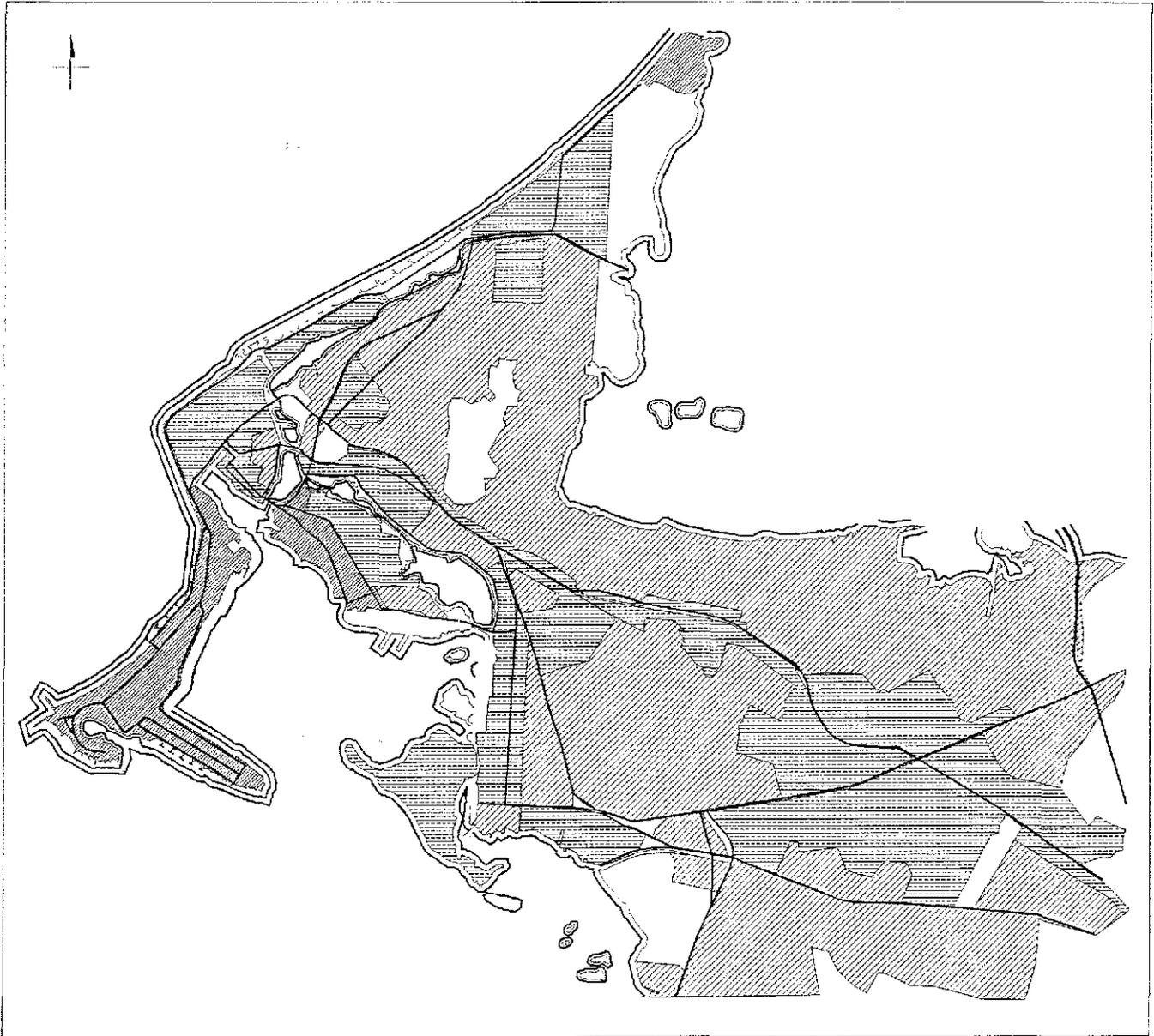
ESQUEMA 11

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

MODELO DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO URBANO

ESTRATOS SOCIOECONÓMICOS

-  5-6 ALTO
-  3-4 MEDIO
-  1-2 BAJO



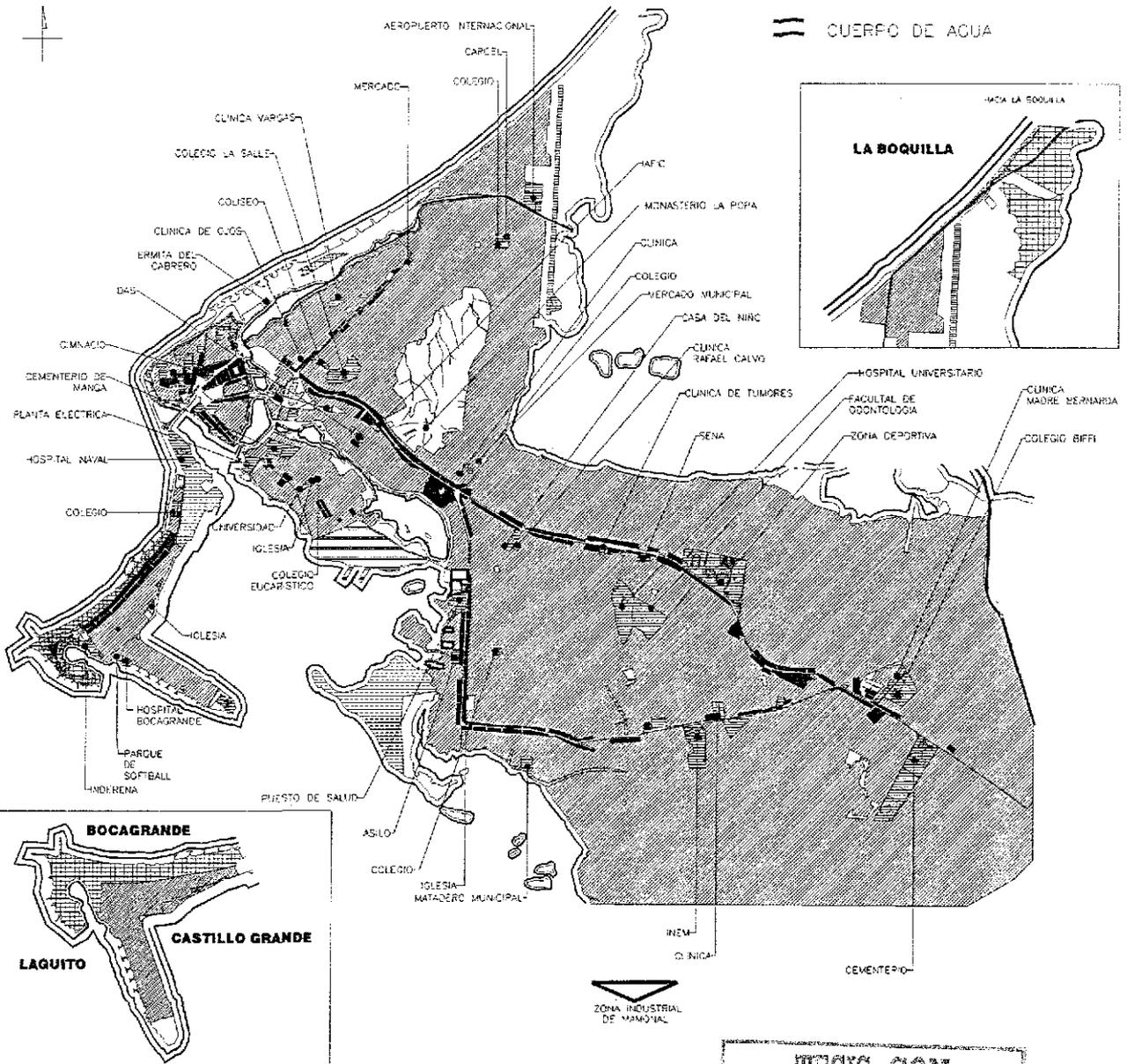
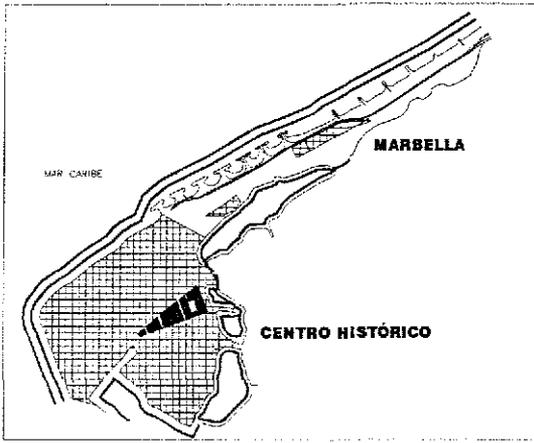
PLANO 31

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ESTRUCTURA URBANA

USO DE SUELO

-  COMERCIO
-  EQUIPAMIENTO
-  INFRAESTRUCTURA MILITAR
-  INDUSTRIA PESADA
-  INDUSTRIA LIGERA
-  INFRAESTRUCTURA TURISTICA
-  ZONAS VERDES
-  VIVIENDA
- CUERPO DE AGUA



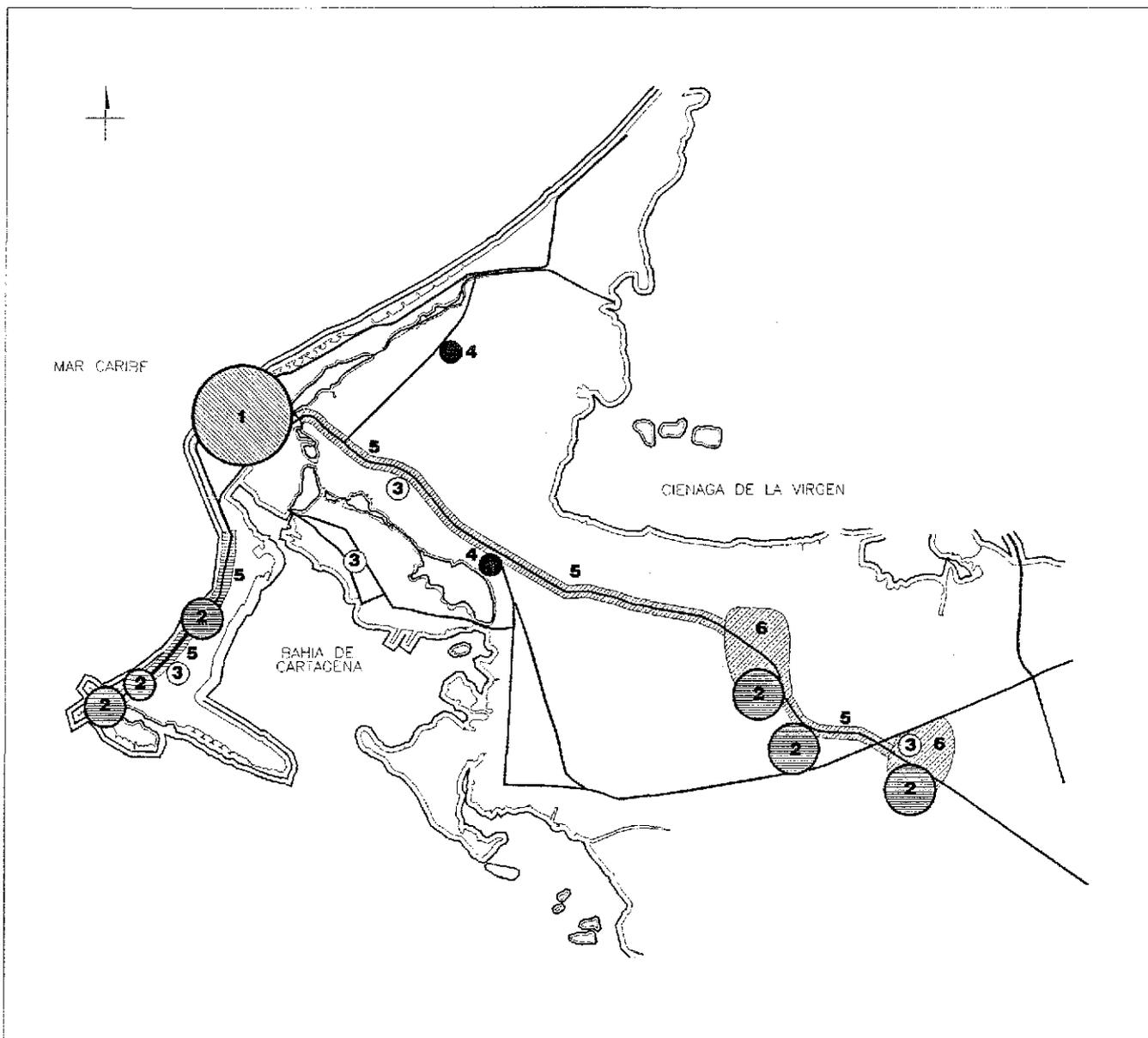
PLANO 32

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

MODELO DE DISTRIBUCIÓN DE CENTROS COMERCIALES Y URBANOS

-  CENTRO TRADICIONAL DE ACTIVIDADES
-  CENTROS COMERCIALES
-  TIENDAS DEPARTAMENTALES Y DE AUTOSERVICIO
-  MERCADOS
-  CORREDOR COMERCIAL
-  CENTROS URBANOS ESPONTANEOS

- 1.- CENTRO HISTÓRICO Y LA MATUNA
- 2.- ZONA SUR
 - C.C. BOCA GRANDE
 - C.C. EL PUEBLITO
 - C.C. PIERINO GALLO
- ZONA ORIENTE
 - C.C. LOS EJECUTIVOS
 - C.C. LA CASTELLANA
 - C.C. SAO
- 3.- CARULLAS Y HOME MART
- 4.- MERCADO BAZURTO Y MERCADO SANTA RITA
- 5.- AV. PEDRO DE HEREDIA
- 6.- CONFORMACIÓN DE CENTROS URBANOS

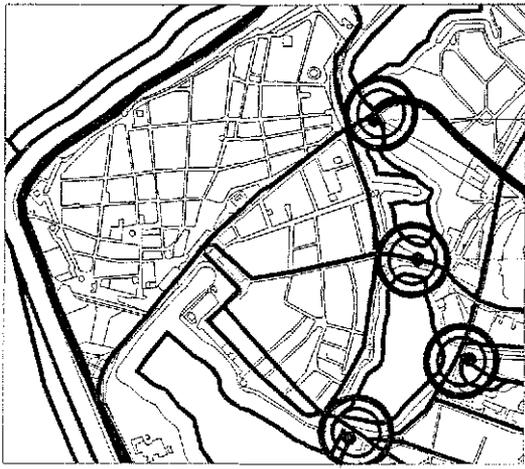


ESQUEMA 13

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

ESTRUCTURA VIAL

-  VIALIDAD PRIMARIA
-  VIALIDAD SECUNDARIA
-  VIAS ALTERNAS
-  PUENTES



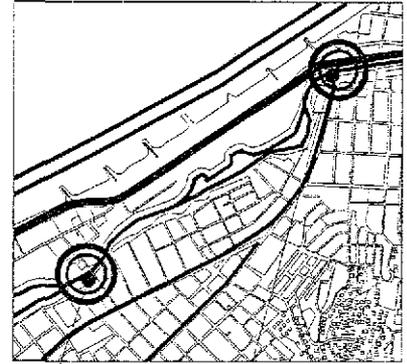
PUENTE CHAMBARÓ

PUENTE HEREDIA

PUENTE DE LAS PALMAS

PUENTE ROMÁN

A BARRANQUILLA



PUENTE BENJAMÍN HERRERA

PUENTE ALFONSO ROMERO ACUIRRE

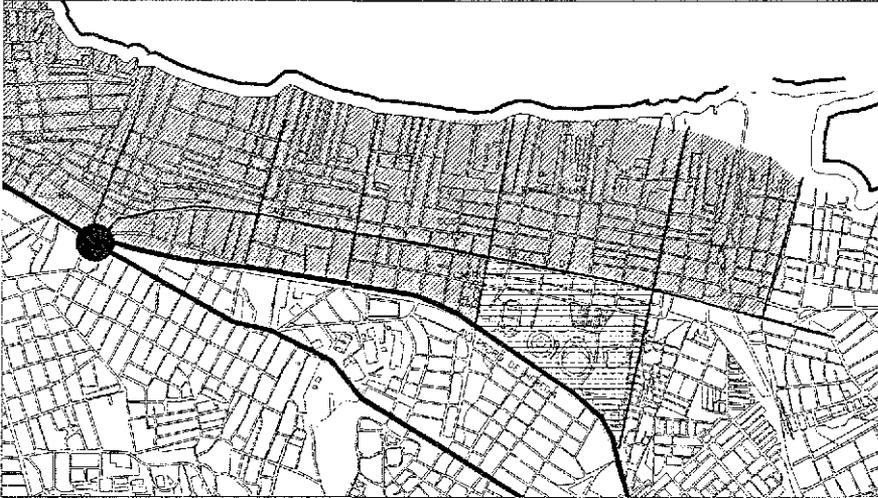


PLANO 33

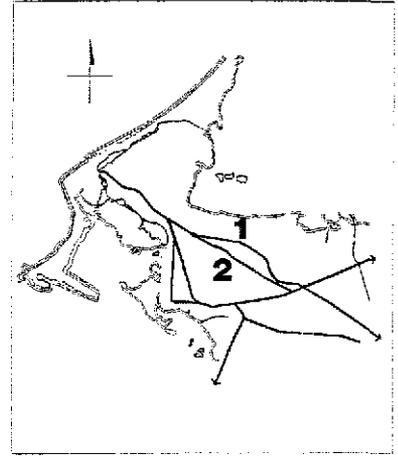
TESIS CON FALLA DE ORIGEN

ANALISIS DE LA TRAZA

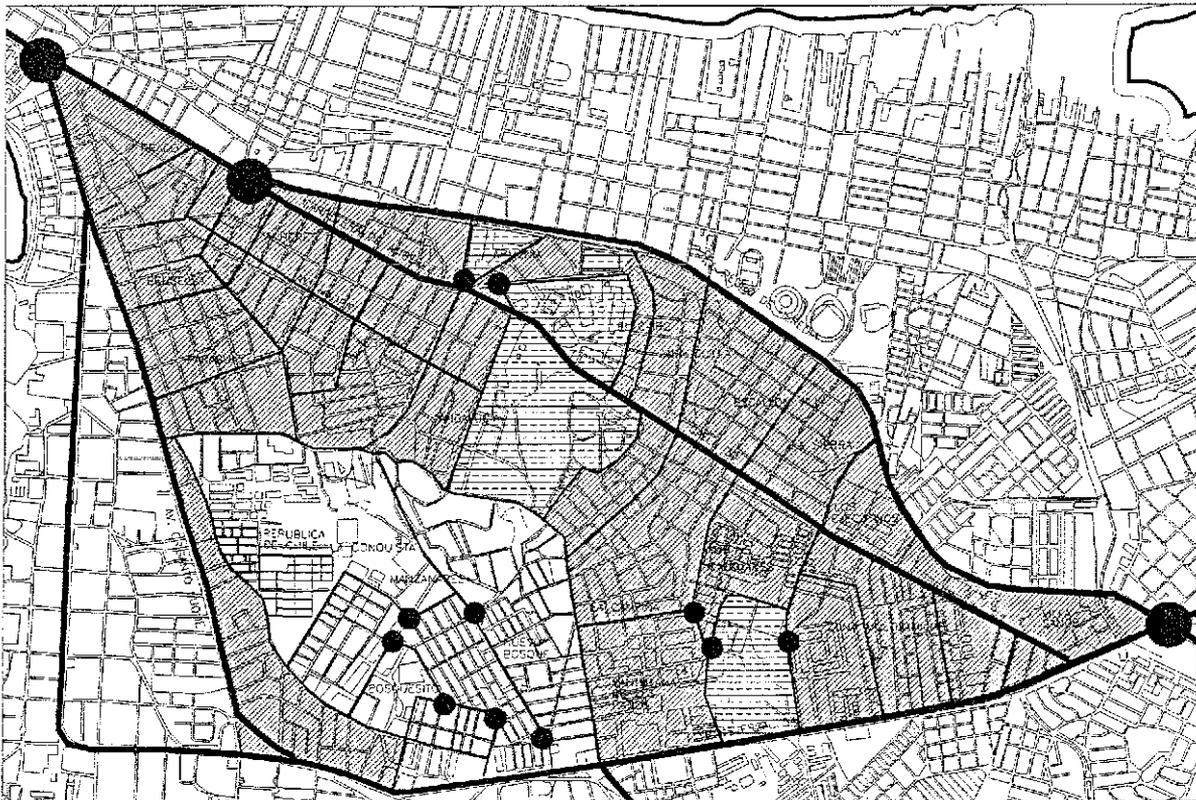
SECTOR 1



PLANO 34



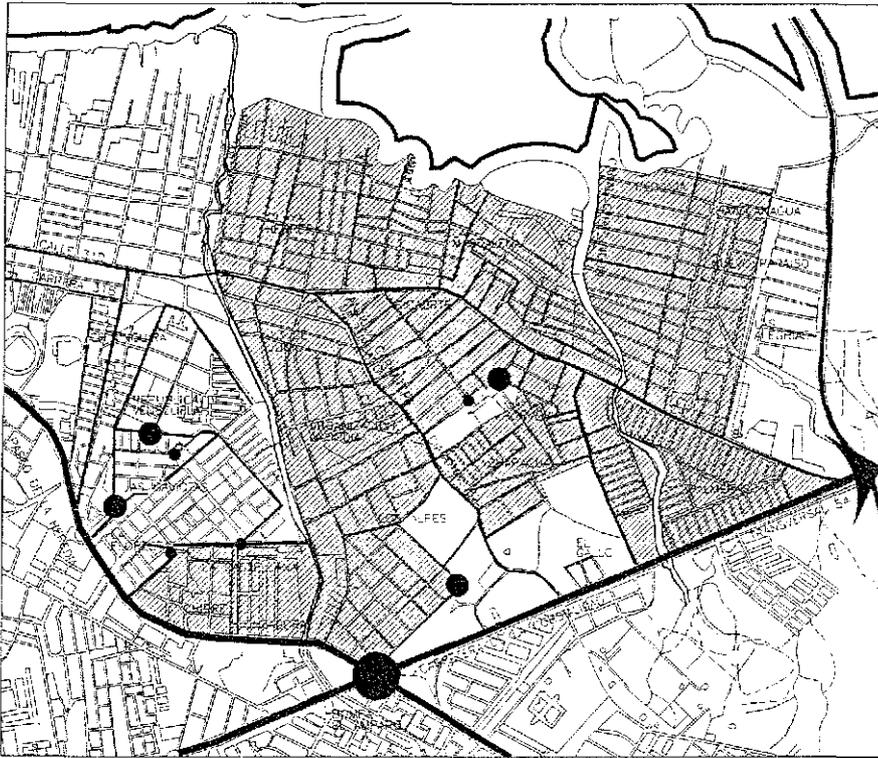
SECTOR 2



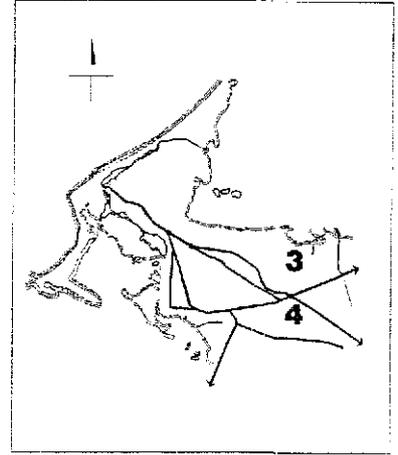
PLANO 35

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

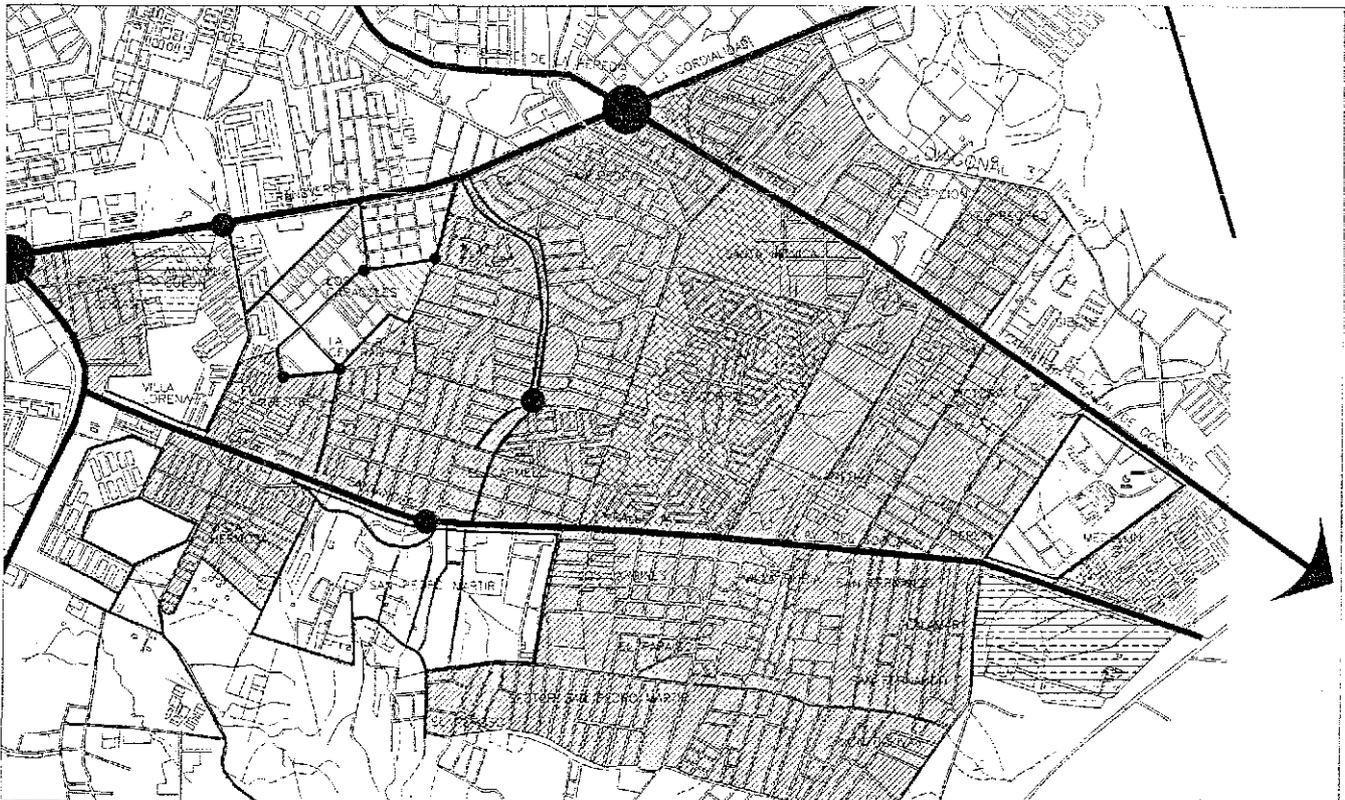
SECTOR 3



PLAN 034



SECTOR 4



ESQUEMA 37

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Bibliografía

Bossa, Herazo D. *Cartagena en el siglo XIX. Plan Piloto de la Zona Histórica*. Instituto Agustín Codazzi.

———— (1981). *Nomenclator Cartagenero*. Banco de la República Bogotá.

Bell, Lemus G. (1991). *Cartagena de Indias. De la Colonia a la República*. Santa Fe de Bogotá. Colección Historia No. 3. Fundación Simón y Lola Guberek.

Benito, Martín F. (2000). *La Formación de la Ciudad Medieval*. España. Universidad de Valladolid, serie Arquitectura y Urbanismo No. 33, U. de Valladolid.

CEHOPU (1989). *La Ciudad Hispanoamericana .El Sueño de un Orden*. España. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo.

De Pombo, Pareja A. (1999). *Trazados Urbanos en Hispanoamérica. Cartagena de Indias*. Cartagena. Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior. ICFES.

García, Ramos D. (1974). *Iniciación al Urbanismo*. México. UNAM.

Lemaitre, E. (1983). *Historia General de Cartagena*. Tomo I y II. Bogotá. Banco de la República con la colaboración y asesoría de Donaldo Bossa Herazo y Francisco Sebá Patrón.

Lynch, K. (1985). *La buena forma de la ciudad*. Barcelona. Colección Arquitectural/ Perspectivas, editorial. G.G.

———— (1966). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires. ediciones infinito.

Lewis D. (1973). *La ciudad: problemas de diseño estructural*. Barcelona. Editorial G.G.

Martin L., March L., Echenique M (1975). *La estructura del espacio urbano*. Barcelona. Editorial. G: G.

Marco, Dorta E. (1951) *Cartagena de Indias. La Ciudad y sus Monumentos*. España. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.

Martínez, Carlos. *Apuntes sobre el Urbanismo en el Nuevo Reino de Granada*. Colombia. Universidad de los Andes Bogotá.

Porto del Portillo, R. (1945). *Plazas y Calles de Cartagena de Indias*. Barranquilla.

Porto, Cabrales R. (2000). *Guía Histórica de Cartagena de Indias*. Cartagena de Indias. Litografía Litomar.

Samudio, Trallero A. (1999). *El Crecimiento Urbano de Cartagena en el siglo XX. Manga y Bocagrande*. Cartagena. No. 7 serie de estudios sobre la Costa Caribe. U. Jorge Tadeo Lozano.

——— (2000). *La Vida Urbana de Cartagena en el Siglo XIX*. Cartagena. No. 14 serie de estudios sobre la Costa Caribe. U. Jorge Tadeo Lozano.

——— (2001). *Arquitectura Republicana de Cartagena*. Cartagena . Banco de la República. Area Cultural.

Téllez G. y Moure E. (1979). *Repertorio Formal de Arquitectura Doméstica. Cartagena de Indias Época Colonial*. Bogotá. Corporación Nacional de Turismo. Ministerio de Desarrollo Económico.

Segovia, Salas R. (1982). *Las Fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e Historia*. Bogotá. Carlos Valencia editores.

Urueta y Piñeres (1912). *Cartagena y sus Cercanías*. Parte segunda, capítulo primero. Cartagena.

Urueta, José P. *Documentos para la Historia de Cartagena*. Cartagena 1887-1894.

Weber M, Dickman J., Foley, D., Gutemberg A., Wheaton, W., Wurster C. (1974). *Indagaciones sobre la estructura urbana*. Barcelona. Ed. G.G.

Zúñiga, Angel G. (1996). *San Luis de Bocachica. Un Gigante Olvidado en la Historia Colonial de Cartagena de Indias*. Cartagena de Indias. Agencia Española de Cooperación internacional.

Álbum de Cartagena de Indias (1942). París. Imprenta Girard.

Periódico el *Universal*. Temas de Fondo. Aguas. Cartagena, 19 de febrero del 2002.

Planes y planos consultados

Plan de Desarrollo del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena. Código de Urbanismo. Acuerdo No. 44 de 1989.

Plan Maestro de Ordenamiento Físico para la Isla de Barú y la Zona Norte de Cartagena. Acuerdo No. 14 de 1994

Plan estratégico Cartagena siglo XXI

Plan estratégico Centro Histórico de Cartagena de Indias, Cartagena 1994.

Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias. Decreto 0977 de noviembre 20 de 2001, por medio del cual se adopta el Plan. Tomo I; Tomo II; Tomo III y Tomo IV.

Planta de Cartagena y Proyecto de Fortificación de la Plaza por Bautista Antonelli 1595.

Plano de Cartagena y sus fortificaciones enviado al Consejo de Indias por el Gobernador D. Pedro de Acuña en 1597.

Plano de reconstrucción de la muralla de la Marina de 1688.

Plano de la muralla de Marina de D. Juan de Herrera y Sotomayor de 1715.

Plano de la bahía de la ciudad y castillos de Cartagena de 1742, por el capitán Phil D. A.

Plano de la Plaza de Cartagena y Terrenos de sus Inmediaciones de D. Antonio de Arévalo de 1762.

Plano "Plaza y Arrabal de Cartagena de Indias" por M. de Anguiano de 1808.

Plano de Cartagena y Terreno de sus Inmediaciones, por D. Antonio de Arévalo de 1763.

Plano parcial de Manga por Buonpensiere y A. Terraonien, Cartagena 1894.

Plano aerofotogramétrico de la ciudad de Cartagena. Instituto Agustín Codazzi, 1973.