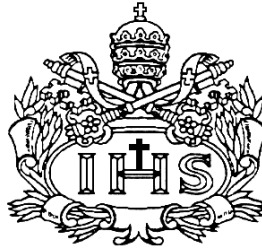


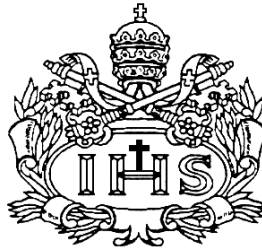
**“RECUPERACIÓN DE UN FRENTE DE AGUA EN LA CIUDAD DE
CARTAGENA, MEDIANTE EL DESARROLLO DE UN PREDIO DE
OPORTUNIDAD”**



ROSA NATALIA ESTRADA BEDOYA

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
MAESTRÍA EN PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL
Bogotá D.C
2013**

**“RECUPERACIÓN DE UN FRENTE DE AGUA EN LA CIUDAD DE
CARTAGENA, MEDIANTE EL DESARROLLO DE UN PREDIO DE
OPORTUNIDAD”**



ROSA NATALIA ESTRADA BEDOYA

Presentado para optar al título de magíster en Planeación Urbana y Regional

**DIRECTOR
FERNANDO MONTENEGRO LIZARRALDE**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
MAESTRÍA EN PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL
Bogotá D.C
2013**

Nota de aceptación:

Jean François Jolly

Firma del presidente del jurado

German Montenegro Miranda

Firma del jurado

Camilo Pinilla

Firma del jurado

Bogotá D.C, 19 Junio de 2013

DEDICATORIA

Dedico este trabajo:

A Dios, por haberme permitido llegar hasta este punto iluminándome y dándome fuerzas para perseverar y lograr mis objetivos.

A mis padres Aicardo y Leticia por su herencia, por su amor, por ser el pilar fundamental de todo lo que soy en mi formación personal y educación académica, así como por su incondicional apoyo en todo momento.

Todo este trabajo fue posible gracias a ellos.

AGRADECIMIENTOS

A Dios por bendecirme siempre

A mis padres por su comprensión y constante acompañamiento.

A Fernando Montenegro Lizarralde
Arquitecto, Diseñador y Urbanista, Profesor de la Pontificia Universidad Javeriana
y Director del Trabajo de Grado, por su confianza, apoyo incondicional y
dedicación constante, facilitándome siempre los medios para llevar a cabo el
desarrollo de este proyecto.

A la Pontificia Universidad Javeriana, por haber sido una fuente de conocimientos
que me ha permitido alcanzar esta meta profesional.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN.....	11
1 LAS CIUDADES Y LOS NUEVOS PROCESOS DE PLANEAMIENTO URBANO - RECUPERACIÓN DE ÁREAS CENTRALES Y FRENTE DE AGUA.....	14
1.1 PROYECTOS REFERENTES.....	18
1.1.1 Puerto Madero	19
1.1.2 Port Vell	20
1.1.3 Puerto Barón	24
1.2 LAS OPORTUNIDADES URBANAS	26
1.3 ESPACIO PÚBLICO.....	31
1.4 ACCESIBILIDAD.....	35
2 CARTAGENA Y SU EVOLUCIÓN URBANA	39
2.1 DE LA COLONIA AL SIGLO XX	39
2.1.1 Evolución ante sus frentes de agua.....	45
2.2 LA CIUDAD EN EL SIGLO XXI	46
2.2.1 División político-administrativa.....	47
2.2.2 Demografía y población.....	48
2.2.3 Empleo.....	50
2.2.4 Infraestructura de servicios públicos.....	52
2.2.5 Equipamientos	53
2.2.6 Espacio público	58
2.2.7 Infraestructura de vías y transporte	63
2.2.8 Actividades productivas.....	67
3 LOS PREDIOS DE OPORTUNIDAD CON FRENTE DE AGUA	73
3.1 OPORTUNIDAD URBANA	74
3.2 ESPACIO PÚBLICO.....	76
3.3 ACCESIBILIDAD.....	77
3.4 VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL PREDIO CON RELACIÓN A LA CIUDAD	78
3.4.1 Ventajas y desventajas de un predio con frente de agua.....	78
3.4.2 Ventajas y desventajas del predio de la Base Naval	79
4 CONCLUSIONES - PROPUESTA LINEAMIENTOS URBANOS	84
4.1 PRINCIPIOS	85
4.2 ESCENARIO.....	86
4.2.1 Objetivos	87
4.2.2 Alcance	88
4.2.3 Lineamientos.....	89
4.2.4 Estrategias	93
4.2.5 Instrumentos de gestión	99
5 BIBLIOGRAFIA.....	101
6 ANEXOS	103

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Puerto Madero	22
Figura 2: Port Vell	23
Figura 3: Puerto Barón.....	25
Figura 4: Proyectos referentes y su fachada a la ciudad.....	28
Figura 5: Diagramación conceptual Renovación Urbana Integral.....	32
Figura 6: Proyectos referentes y el espacio público	34
Figura 7: Proyectos referentes y usos del suelo	37
Figura 8: Expansión urbana siglos XVI y XVII.....	41
Figura 9: Sistema vial interno siglo XVIII.....	42
Figura 10: Sistema vial externo siglo XVIII.....	42
Figura 11: Expansión de la ciudad desde la colonia hasta el siglo XX	44
Figura 12: Evolución ante sus frentes de agua.	46
Figura 13: Localidades	47
Figura 14: Población por barrios	49
Figura 15: Establecimientos educativos por barrios	55
Figura 16: Escenarios deportivos por barrios.....	57
Figura 17: Zonas verdes	58
Figura 18: Plazas.....	59
Figura 19: Plazoletas	60
Figura 20: Parques	61
Figura 21: Canchas deportivas	61

Figura 22: Paseos peatonales	62
Figura 23: Vías	64
Figura 24: Ruta de TransCaribe.....	64
Figura 25: Sistema acuático	65
Figura 26: Ruta acuática de TransCaribe	66
Figura 27: Terminales marítimos.	68
Figura 28: Características del predio de la Base Naval.....	80
Figura 29: Elementos de planeamiento urbano.....	84
Figura 30: Etapas estrategia de gestión.....	96

LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1: Crecimiento de población por barrios del 2005 – 2009.....	48
Cuadro 2: Densidad poblacional urbana 2009	49
Cuadro 3: Cobertura de servicios públicos domiciliarios	53
Cuadro 4: Playas urbanas	62
Cuadro 5: Productos turísticos del litoral caribe colombiano	69
Cuadro 6: Establecimientos de alojamiento y hospedaje por zonas.....	70
Cuadro 7: Instrumentos de identidad urbana	75
Cuadro 8: Ventajas y desventajas del predio de la Base Naval	81
Cuadro 9: Esquema de propuesta urbanística	90
Cuadro 10: Estrategia de intervención	98

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
Grafico 1: Tasa de ocupación del 2001-2009.....	50
Grafico 2: Sectores de ocupación	51
Grafico 3: Tasa de desempleo del 2001- 2009	51
Grafico 4: Concentración de IEO por localidad	55
Grafico 5: Concentración de IEP por localidad.....	56
Grafico 6: Concentración de escenarios deportivos por localidades	57

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo 1A : Puerto Madero.....	103
Anexo 2B: Porto Vell.....	104
Anexo 3D : Puerto Barón	105

RESUMEN

El presente estudio tiene como finalidad estudiar las condiciones urbanas y de gestión para proponer un proyecto de redesarrollo urbano en el suelo de un equipamiento institucional extensivo, debido a la posibilidad del traslado de la Base Naval ARC “Bolívar” fuera de Cartagena, dicha localización permite una transformación de la zona, para adaptarla a nuevos usos y actividades, incidiendo profundamente en la valoración y aprovechamiento del frente de agua como relación e integración fundamental de la ciudad.

Palabras claves: Redesarrollo urbano, integración a la ciudad, frentes de agua

ABSTRACT

The present study is to study urban conditions and management to propose an urban redevelopment project in the floor of an extensive institutional equipment, due to the possibility of moving the Naval Base ARC "Bolivar" out of Cartagena, this location allows a transformation of the area, to adapt it to new uses and activities, focusing deeply on the assessment and use of water frontage and integration as essential relationship of the city.

Keywords: Urban Redevelopment, integration into the city, waterfronts

INTRODUCCIÓN

El presente estudio tiene como finalidad estudiar las condiciones urbanas y de gestión para proponer un proyecto urbanístico en un equipamiento institucional extensivo, así como los impactos que se producen en la estructura de la ciudad en todas sus dimensiones, en este caso las instalaciones de la Base Naval de Cartagena, localización que incide profundamente en la valoración y aprovechamiento de los cuerpos de agua como relación fundamental de la ciudad.

Adicionalmente, y debido a la situación actual de la posibilidad del traslado de la Base Naval ARC “Bolívar” fuera de Cartagena, se estudiarán las oportunidades de redesarrollo urbano que brinda este predio, aprovechando dicho espacio e integrándolo con su frente de agua a la ciudad.

Esta investigación de tipo exploratorio, se desarrolla inicialmente estudiando de una manera general el planeamiento urbano, su surgimiento, principios y objetivos, tomando como referentes el documento de Mercedes Alcalde Fernández y Gema Arcusa Moragrena “Fundamentos del planeamiento urbano” y el trabajo de Manuel Fernández “La problemática de la renovación urbana”.

Seguidamente y con el fin de tratar el tema de los frentes de agua, se estudia la recuperación de los predios con borde de agua por medio del análisis de documentos y libros tales como: “Ciudad y frente de agua. Papel articulador del espacio público” de Ana Rita Martins (2011)¹, y “Transformaciones de frentes de agua: La forma urbana como producto estándar” de Daniel Talesnik y Alejandro Gutiérrez (2002)², entre otros, y casos de renovación urbana como Puerto Madero en Argentina, Porto Vell en España y Puerto Barón en Chile, haciendo énfasis en

¹ La autora estudia la relación entre la ciudad y los frentes de agua por medio de las estructuras urbanas que conectan estos dos elementos, dándole importancia al espacio público, ya que este permite conectar física y visualmente la ciudad y sus cuerpos de agua

² Los frentes de agua renovados han conformado una nueva categoría de espacio público, se han convertido en hitos dentro de las ciudades y responden a la necesidad del ciudadano de tener nuevos lugares de recreación y encuentro.

cómo se aprovecha el predio urbanamente, y cómo se desarrolla el espacio público y la accesibilidad.

Luego del estudio anterior, que nos ubica dentro de la transformación urbana y recuperación de espacios con frentes de agua, pasamos a realizar un análisis del crecimiento urbano de la ciudad de Cartagena, en dos épocas: Desde la colonia hasta el siglo XX, mediante la identificación de antecedentes y el análisis de las diferentes situaciones, que han ido modificando urbanamente la ciudad, tomando como referentes el libro de Maruja Redondo, titulado “Cartagena de Indias: Cinco siglos de evolución urbanística”³ y el trabajo de Alberto Samudio Trallero “El crecimiento urbano de Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande; para llegar a la Cartagena del siglo XXI, donde por medio de la recopilación de datos del DANE, Instituto de Políticas Públicas, Regional y de Gobierno – IPREG, y otros organismos del distrito, se analiza la situación actual urbana de la ciudad a nivel socioeconómico, con temas como el crecimiento turístico, industrial e inmobiliario.

Posteriormente y con base en la información recopilada hasta el momento, se analiza la oportunidad del desarrollo del predio, mediante sus componentes urbanos, ventajas y desventajas, con el fin de realizar allí una transformación urbana que permita, como afirmó el economista estadounidense Miles Calean en 1950, una modificación de las edificaciones, equipamientos e infraestructuras de la ciudad, para adaptarla a nuevos usos y actividades demandados.

Mediante este estudio se podrá visualizar como el crecimiento urbano de la ciudad dejó atrás sus frentes de agua en muchas zonas, los cuales pasaron de ser el punto más importante de conexión y el sitio donde se realizaban todas las actividades portuarias, industriales, sociales y culturales, a transformarse debido a los usos del suelo, los cambios tecnológicos en la economía y el sistema de movilidad de cargas, a ser frentes utilizados para actividades de tipo portuario industrial e institucional en algunas zonas, en otros en lugares de desechos y aguas residuales y en las zonas turísticas y residenciales de alto estrato, como áreas de espacio público. Esta situación muestra la importancia que tiene el poder vincular la recuperación de las áreas privadas institucionales, industriales y de puertos a la espacialidad urbana, mediante la recuperación del frente marino.

³ Se estudia el proceso de crecimiento y transformación de la estructura de la ciudad con base en los acontecimientos históricos importantes que contribuyeron a establecer la morfología y estructura de la ciudad actual.

Ante esta perspectiva, existe hoy la posibilidad de renovar y redesarrollar el predio de la Base Naval, debido a que los terrenos no son aptos ya para el adelanto de las funciones estratégicas y operativas de la Armada Nacional, quedando disponibles dichos suelos para adaptarlos a nuevos usos y actividades requeridas y adecuadas para la ciudad.

La oportunidad urbana del predio, brinda a la ciudad de Cartagena una óptima condición para utilizarlo, debido a su ubicación estratégica, su área y su borde de mar, siendo estas características aptas para dar alternativas de solución a la problemática de la interrelación de la ciudad y sus frentes de agua.

Con base en lo anterior, se concluye el presente estudio determinando unos lineamientos básicos para plantear un redesarrollo urbano en el predio de la Base Naval, logrando así el objetivo general de esta investigación.

Con el desarrollo de esta propuesta se pretende contribuir con la estructuración del planeamiento urbano de la ciudad, en un sector álgido para Cartagena, donde confluyen actividades de gran importancia para la ciudad y el país.

1 LAS CIUDADES Y LOS NUEVOS PROCESOS DE PLANEAMIENTO URBANO - RECUPERACIÓN DE ÁREAS CENTRALES Y FRENTES DE AGUA

La mayoría de las ciudades se originaron como consecuencia del agrupamiento de personas y edificaciones en un sitio determinado que ofrecía ciertas características para su supervivencia; esto trajo como consecuencia un crecimiento caótico de la población, orientado por impulsos racionales y sin una planificación establecida, hecho que con el tiempo crea la necesidad de una reglamentación por medio de normas urbanas, para así planificar el futuro de la ciudad de manera organizada.

De esta manera, las ciudades crecen, se transforman y se renuevan, cada día mediante procesos diversos y complejos denominados procesos urbanos, los cuales se caracterizan por el cambio constante debido a nuevos desarrollos y modos de vida urbanos; estos integran en sí, las condiciones del territorio, los hábitos, prácticas y rutinas sociales de sus habitantes. Dichos procesos están en permanente evolución si se tiene en cuenta que siempre hay algo que puede ser modificado, relaciones que se fortalecen, o por el contrario, se debilitan, espacios que se subdividen debido a la economía, la sociedad, el estado, etc. (Torres, 2008).

Es así como surge el planeamiento urbano, el cual consiste en el diseño de un modelo para la construcción o la adaptación de ciudades, de acuerdo con sus necesidades y funciones específicas, que den un nuevo orden a la ciudad, cuando se presentan situaciones que obedecen a cambios resultantes del crecimiento poblacional, económico o espacial.

Con relación al tema hay diferencias de pensamiento entre los autores respecto a si en la planeación urbana existen principios, o son solo teorías y políticas abiertas a correcciones y mejoras que cada ciudad adopta según su problemática, pues según Nan Ellin (1996) en su libro "Postmodern Urbanism", si existiera una verdad universal y eterna no estaríamos en condiciones de entenderla; pero según Mercedes Alcalde Fernández y Gema Arcusa Moragrena (2006) en su documento

“Fundamentos del planeamiento urbano”, el planeamiento urbano cuenta con unos principios y objetivos que se deben tener en cuenta al momento de realizar cualquier acción urbana.

Los siguientes son los principios y objetivos a tener en cuenta en el planeamiento urbano actual según Fernández y Moragrena (2006): Conocer los problemas urbanos, las tendencias y prioridades; dotar de servicios básicos; lograr un equilibrio social, económico y territorial; mejorar las condiciones de vida de la población; redistribuir equilibradamente las actividades productivas logrando una integración espacial y funcional en la ciudad; y fomentar el espacio público urbano, su infraestructura y equipamiento.

La complejidad y el dinamismo de la realidad urbana, llevan a una serie de retos que el planeamiento urbanístico debe manejar tales como la relación entre el urbanismo y el orden del territorio, en pensar que el planeamiento no es algo solo a nivel local, en la necesidad de recuperar y preservar zonas heredadas bajo nuevas estrategias funcionales, en la creación de subcentros periféricos, en controlar los espacios turísticos, recuperar y reordenar espacios olvidados u obsoletos, etc., estos retos son muchos pero se debe afrontar la renovación urbana con base a una nueva cultura de la ciudad y de su territorio (Troitiño, 1996).

El fin de un planeamiento urbano es ordenar el territorio mediante la preparación de las extensiones urbanas, o atendiendo las áreas ya consolidadas, o buscando mejorar la calidad de vida en la ciudad, utilizando todos los recursos urbanos y naturales y siempre teniendo presente las consecuencias a nivel social, cultural y ambiental que este ordenamiento producirá. Según lo anterior, un planeamiento puede ser orientador, normativo o controlador.

En el siglo XXI nuestras ciudades y la sociedad se enfrentan a grandes cambios físicos, sociales, funcionales y ambientales, debidos a la realidad dinámica de crecimiento, apreciándose ciudades que en las áreas centrales concentran en mayor o menor escala, la centralidad histórica, la económica, la cultural y la simbólica, conformándose espacios urbanos dinámicos y multifuncionales, con actividades tales como residenciales, comerciales, turístico-recreativas, culturales,

etc.; estas situaciones han llevado a las ciudades a la necesidad de una transformación urbana.

Basado en lo anterior, se puede decir que hay tres conceptos fundamentales que contribuyen al problema de la transformación urbana como son: el crecimiento por la concentración en centros de aglomeración, la expansión por el requerimiento de nuevas infraestructuras; y el deterioro urbano por la pérdida de valor de edificaciones debido a la edad y cambios en la forma de uso del suelo (Fernández, 2000). Este concepto se evidencia en el comportamiento del crecimiento urbano de Cartagena, una ciudad que creció dentro de sus murallas y que se ha ido expandiendo en búsqueda de reforzar sus infraestructuras portuarias y turísticas, lo que ha llevado a la ciudad a presenciar el deterioro de varias zonas y a la poca interrelación tanto social como urbana.

Estas situaciones hacen que en la actualidad las ciudades deban ajustar sus condiciones urbanas y sus características sociales a las dinámicas territoriales donde se encuadran, haciéndose esenciales los procesos de transformación, y la implementación de leyes como la 388/97, que mezcla las dimensiones sociales, económicas, culturales, físicas, arquitectónicas y urbanísticas, teniendo en cuenta alguna de las tipologías urbanas existentes⁴, buscando atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo acuerdo a las necesidades de la ciudad.

Uno de los tantos modelos de transformación urbana que en la actualidad se observa en las ciudades, es la integración entre los frentes de agua y el tejido urbano, la cual se logra mediante un redesarrollo urbano, que incluye la transformación, recuperación y creación de espacios públicos, equipamientos educativos, culturales, deportivos y recreativos, buscando lograr con esta intervención atraer habitantes y turistas mediante actividades de alta jerarquía.

-
- ⁴ Rehabilitación: Corresponde al incremento de la calidad de las estructuras hasta un estándar prefijado por la administración o por el mercado de la vivienda (Richardson, 1971).
 - Renovación urbana: Es el esfuerzo deliberado para cambiar el ambiente urbano por medio del ajuste planificado y a gran escala de las áreas urbanas existentes, a las exigencias presentes y futuras de una ciudad. (Grebler 1965).
 - Redesarrollo: Se refiere a la demolición, reordenación y reconstrucción de un área en su totalidad.

El redesarrollo urbano tiene como objetivos: eliminar toda condición insalubre e insegura; rehabilitar infraestructuras existentes; limpiar áreas irrecuperables y dar un nuevo desarrollo; restituir las áreas degradadas; recuperar y restaurar las áreas históricas, estéticas o paisajísticas; crear, ampliar y conservar espacios verdes y de esparcimiento; corregir deficiencias en la estructura funcional debidas al inadecuado uso del suelo, deterioro ambiental etc.; mantener un adecuado equilibrio dinámico y funcional de la ciudad⁵.

En la actualidad y debido a cambios en la economía, la sociedad y el territorio, varias ciudades han realizados procesos de transformación urbana donde el espacio público se convierte en un elemento esencial, ya que por medio de el se generan cambios físicos y sociales.

En el caso de las ciudades costeras esta importancia se trasmite a sus frentes de agua, llevando a intensos procesos de redesarrollo urbano de estas áreas, en algunos casos olvidadas debido a usos ya obsoletos, convirtiéndolas en zonas de espacios públicos con actividades turísticas y recreacionales.

Es conveniente resaltar que las ciudades puerto a través de la historia, han tenido un desarrollo importante gracias a sus frentes de agua y a los beneficios que estos traen, tanto para el desarrollo de la economía, como para el mejoramiento de las relaciones sociales entre sus habitantes.

⁵ Así también, Según Fernández (2000) el redesarrollo urbano se podría clasificar de la siguiente manera de acuerdo con su deficiencia o deterioro:

- Constructivo: Por deficiencias constructivas.
- Forma y ubicación de las edificaciones: Orientación y falta de áreas libres.
- Estructura urbana: Mezcla inadecuada de usos, insuficiente equipamiento y falta de emplazamiento a nivel topográfico.

De la misma manera, el autor clasifica el tipo de redesarrollo según la intervención a realizar así:

- Puntual: La cual puede ser de reorganización, conservación o mantenimiento y de modernización.
- Parcial: Rehabilitación de sectores deteriorados mediante la reposición de edificaciones.
- Total: Remodelación total de edificaciones mediante la demolición de las edificaciones existentes y su posterior construcción nueva.

Estas ciudades con la presencia del agua cerca del tejido urbano, poseen no solo un extraordinario rol estético para la ciudad, sino una dimensión estratégica del desarrollo urbano⁶. Según Nuno Portas (1998), las ventajas paisajísticas, lúdicas de estos lugares así como su valor simbólico, aumentarán las inversiones y pasarán a definir los nuevos imaginarios urbanos.

A nivel mundial desde hace varias décadas, las áreas ocupadas por puertos ubicadas dentro de las ciudades están siendo transformadas por otros usos, debido a que estas áreas portuarias dentro de la zona urbana por su tecnificación debe buscar crecer hacia otras zonas más alejadas de la ciudad, dejando disponible espacio que puede ser utilizado para usos más compatibles con la actividad urbana.

1.1 PROYECTOS REFERENTES

A continuación y con base en los proyectos: Puerto Madero en Argentina (Meneses, 2004)., Port Vell en España (Baquero, 2012)., y Puerto Barón en Chile (Textido, s.f.), se analizara como se presentan y se vinculan entre si, la oportunidad urbana de los terrenos, la generación de espacios públicos y el mejoramiento de la accesibilidad a una ciudad.

Estos proyectos tienen en común que se encuentran ubicados muy cerca del centro de la ciudad y su zona histórica; alguna vez fueron importantes puertos de

⁶ Los frentes de agua son espacios públicos emergentes, que hacen parte de una estructura en crecimiento, adicional a esto su posición le permite a las ciudades abrirse al mundo mediante la implementación de actividades de innovación que incluyan conceptos como el comercio y el turismo.

Actualmente el urbanismo se encuentra en una tendencia de reconquista del paisaje urbano por medio de transformaciones del territorio, donde el espacio público y el agua son protagonistas (Franco, 2012).

comercialización de mercancías, pero a causa de los cambios tecnológicos debieron reubicar sus instalaciones portuarias.

En cada uno de ellos el objetivo es interrelacionar la estructura urbana con sus frentes de agua, ya que estos predios se han convertido en zonas deterioradas de la ciudad por efecto del crecimiento urbano y económico. Los tres proyectos buscan con esta transformación, plantear una apertura y una oportunidad para su territorio, brindándole un aprovechamiento urbano del sitio deteriorado, generando nuevos espacios de convivencia pública y a su vez mejorando la accesibilidad de la zona a la trama urbana existente y a las diversas actividades del sector.

1.1.1 Puerto Madero

Se encuentra ubicado cerca al centro histórico de Buenos Aires, donde se concentran los principales servicios e infraestructura de la ciudad, su posición la convierte en una de las zonas con mejor accesibilidad física del país en el sentido norte – sur debido a una fuerte presencia de infraestructura de transporte, permitiendo integrar ambos extremos de la ciudad en un único espacio público frente al río.

En el pasado su actividad era netamente portuaria, pero debido a la pérdida de importancia de la zona, el gobierno proyecta esta transformación a través de una planificación urbana, con el fin de revitalizar el área y establecer una vinculación entre la ciudad y el Río de la Plata, proponiendo el puerto como expansión del área central de la ciudad, buscando incorporar un nuevo centro con nuevas ideas e inversiones, y un espacio urbano para actividades de comercio y recreación para las zonas aledañas.

La forma de lograrlo fue centrarse en lo más significativo a nivel de imagen, es decir su infraestructura portuaria, sus docks, sus diques y reutilizarlos con nuevos usos como oficinas, centros gastronómicos, universidades y bares. La intención de recuperar el espacio público para la ciudad se planteó por medio de amplios paseos peatonales diseñados sobre ambos bordes de la línea de los diques, así como por bulevares y plazoletas.

Puerto Madero es hoy una zona donde se pueden encontrar importantes empresas de telecomunicaciones, excelentes restaurantes, grandes áreas verdes, etc., todo a unos pocos minutos del centro tradicional de Buenos Aires, entre el barrio tradicional de La Boca y el pudiente barrio El Retiro.

Como resultado se observan cambios en el comportamiento del centro de la ciudad, se conformó una zona de coherencia morfológica, con espacios públicos de calidad, donde los habitantes viven, trabajan o llegan allí por ser un sitio referente para la ciudad y un atractivo turístico. Un punto a destacar de este proyecto es su equilibrio entre las superficies libres y las construidas, cuestión que hace que el impacto de las construcciones sea mínimo. (Meneses, 2004). (Ver figura 1 y Anexo A.)

1.1.2 Port Vell

En los últimos años la ciudad de Barcelona le ha dado gran importancia a sus frentes de agua, mirándolos desde una perspectiva de nueva centralidad muy importante dentro de la ciudad, evidenciándose en el caso del Port Vell, que durante su historia ha reflejado las transformaciones urbanas de la ciudad hasta llegar a ser hoy un puerto urbano.

Este es un lugar que en sus inicios tenía una vocación netamente comercial, que con el paso del tiempo se convirtió en obsoleta y olvidada a los usos tradicionales; razón por la cual paso a ser parte de un proyecto estratégico, cuyo fin era llevar al puerto a formar parte del ámbito ciudadano y a conformar nuevas actividades características de una ciudad marítima, con una gran oferta de ocio, cultura y servicios, llegando a convertirla hoy en uno de los lugares más visitados, alcanzando a albergar alrededor de dieciséis millones de personas por año.

Su transformación de finales del S XX lo llevo a ser una extensión del centro histórico, brindando el suelo portuario al uso ciudadano mediante el manejo del espacio público, el cual no solo es importante por su función sino porque es parte

estructurante del sistema urbano. Para lógralo se cedieron los terrenos privados del puerto comercial, 20 hectáreas que serían utilizadas como área verde.

Con los nuevos proyectos no solo se recupera la relación entre la ciudad central y el frente de agua, sino también la no continuidad del tejido urbano de la ciudad sobre la línea de costa, ya que se proponen sistemas viales que integren sitios como Poble Nou y Zona Franca. El diseño de los sistemas de conexión urbana, específicamente en términos de transporte, fue un gran aporte para la ciudad, logrado a partir de las modificaciones de vías, nuevas líneas de metro y de transporte público en general; estas nuevas propuestas de conexión eliminan los bloqueos del tejido urbano al llegar a la línea de costa y generan accesibilidad para habitantes y visitantes.

Es así como desde el denso centro histórico de la ciudad se llega a un paisaje totalmente opuesto como es la playa, un paisaje abierto sobre la línea de costa; sobre este recorrido se ubican actividades diversas que articulan cada área generando una continuidad y un diálogo entre la ciudad y el mar, un lugar para disfrutar a nivel cultural, comercial, deportivo, turístico, etc.

La transformación del Port Vell rescato espacios portuarios en desuso y le entregó a la ciudad nuevos espacios para la cultura y la recreación. En la actualidad se sigue transformando con el fin de brindar mayores beneficios a sus usuarios y visitantes. (Baquero, 2012).

Con este proyecto se puede evidenciar como los frentes de agua son una gran oportunidad para crear espacios públicos que mejoren la calidad de vida de las personas, así como la calidad ambiental y paisajística de una ciudad. (Ver figura 2. y Anexo B.)

Figura 1: Puerto Madero

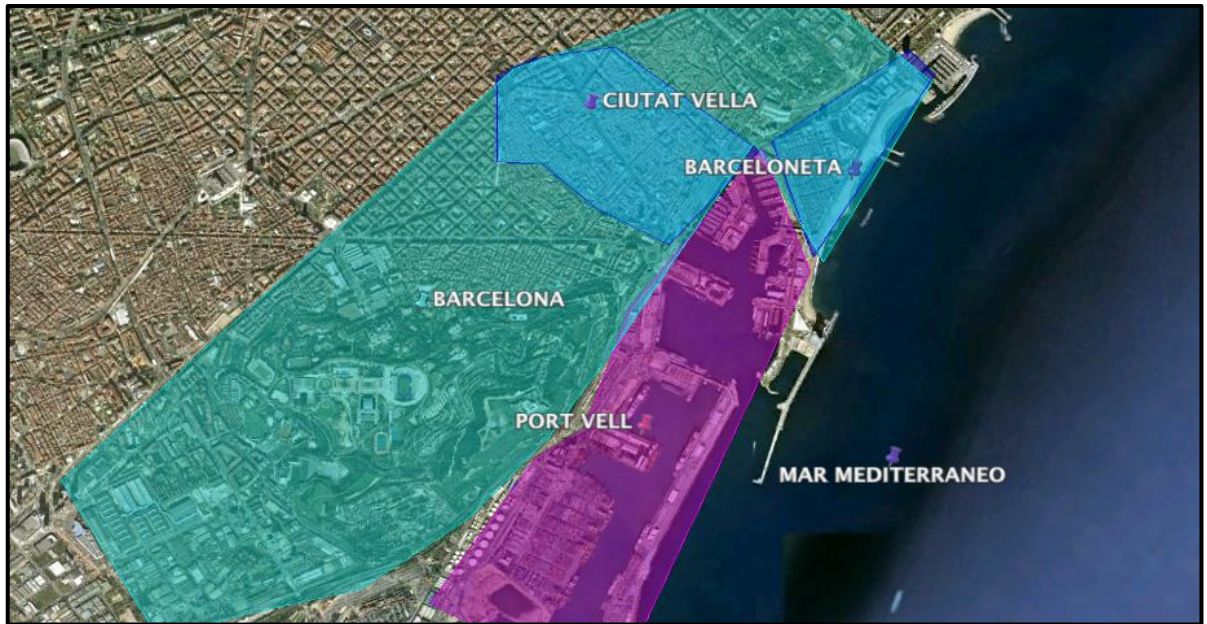


Fuente: Google Earth elaboración propia



Fuente: Imágenes de Google

Figura 2: Port Vell



Fuente: Google Earth elaboración propia



Fuente: Imágenes de Google

1.1.3 Puerto Barón

Está ubicado en la zona portuaria de Valparaíso, ciudad que se ha transformado en un ícono de identidad para Chile debido a su legado arquitectónico y urbano, el cual hizo que la Unesco en 2003 la nombrara como ciudad patrimonio mundial.

Desde hace algunas décadas, la ciudad comenzó a deteriorarse, generándose la necesidad de mejorar su entorno y brindar mejores oportunidades a sus habitantes, lo que llevo a que en 1991 la municipalidad definiera una estrategia, que todo nuevo proyecto inmobiliario, comercial, de infraestructura, etc. debería ubicarse más allá de Avenida Alemania hacia el sur, asimismo en la recuperación del borde costero, pensando en su integración a la ciudad.

La ciudad ha decidido recuperar la zona portuaria comenzando por Puerto Barón, en razón al poco uso portuario que ha tenido en los últimos tiempos, lo que ha llevado a un abandono del sector, motivo por el cual se concibe el proyecto como un nuevo centro urbano, donde convergen sectores comerciales, áreas verdes y recreacionales, dándole a los habitantes la posibilidad de recuperar la relación directa con el mar, perdida por la expansión de la infraestructura portuaria, además de contar con un nuevo polo de crecimiento económico, de atracción turística y de puestos de trabajo, los cuales, en definitiva, aportan al desarrollo y resurgimiento de la ciudad de Valparaíso.

La infraestructura proyectada será de más de 100.000 m² construidos, de los cuales 50.000 m² serán para estacionamientos subterráneos, 2 grandes plazas urbanas, un paseo de borde costero de 840m, comercio y servicios, centro de convenciones y hotel, equipamiento de salud y educación, un museo, vivienda y oficinas. (Cámara chilena de la construcción, 2011).

El proyecto plantea tres elementos esenciales: La Bodega Simón Bolívar sería el eje de la propuesta, donde se utiliza su espacio interior como articulador del proyecto; el segundo es el paseo Avenida Bicentenario (franja longitudinal contraria al mar) se adecua para generar una fachada hacia la ciudad; y el tercer elemento es el paseo costero, asimismo se proponen dos plazas, la Plaza Barón, de carácter cívico y la plaza Francia de carácter familiar y cultural. (con teatro,

museo y biblioteca). La característica principal de este proyecto es que todos los primeros pisos serán de comercio y servicios dándole una gran importancia al peatón. (Canales 2008).

Este planteamiento aparte de rescatar un sector, integra y recupera el frente de agua a la trama urbana, mediante la transformación de las actividades asociadas al borde costero, consolidando la zona como centro turístico regional e internacional, integrando nuevos usos de suelo, generando espacios para actividades cívicas, recuperando el patrimonio arquitectónico marítimo, y consolidándose como un núcleo de desarrollo para la ciudad y el país. (Textido, s.f.). (Ver figura 3 y Anexo C.)

Figura 3: Puerto Barón



Fuente: Google Earth elaboración propia

Continuación Figura 3



Fuente: Imágenes de Google

1.2 LAS OPORTUNIDADES URBANAS

Tradicionalmente la geografía, la naturaleza, el clima, etc., eran ventajas comparativas importantes para las ciudades, pero en la nueva economía priman las ventajas competitivas creadas por el hombre, por lo cual las ciudades necesitan tener un determinado perfil y estilo de vida, que sirva para crear valor atractivo para cierto tipo de actividades, empresas y personas. (Vergara y De las Rivas, 2004).

La ciudad del siglo XXI se basa en la innovación y ésta se obtiene por la mezcla de disciplinas y actitudes diferentes, en espacios de intercambio, en los nodos de concurrencia, etc., un espacio de interacción “lo público”, como interés colectivo de la ciudad.

En la actualidad este aspecto se está trabajando por medio del redesarrollo de las zonas con frentes de agua, los cuales propenden por el mejoramiento del factor económico, relacionado con el desarrollo de la ciudad; los factores socioculturales, y su integración local y global; y los factores ambientales con el desarrollo en equilibrio con el medio ambiente; fortaleciendo el sector como centro de negocios, comercio, turismo y recreación para de la ciudad. (Lazzetta Di Stasio, 2007).

De esta manera, dicha renovación a nivel económico, puede transformar a la ciudad a partir del incremento del turismo tanto extranjero como nacional, regional, o residente, atraído bien sea por razones culturales, de negocios, o esparcimiento, captando capital extranjero, e incrementando el desarrollo inmobiliario entre otros; a nivel sociocultural, en estos sitios se pueden adaptar y restaurar elementos que lleven a los ciudadanos a darle una identidad propia al lugar; y a nivel ambiental, debe estar asociada con un saneamiento de los cuerpos de agua que aseguren grandes inversiones para el desarrollo de este frente urbano. (Ver figura 4.)

Los proyectos de redesarrollo buscan generar un impacto urbano, social y ambiental, aportando nuevos espacios de recreación y actividad pública, mejorando así la accesibilidad y la calidad de vida (Anschutz 2006). Es importante acompañar estos procesos urbanos con políticas estructurales que permitan desarrollar actividades e inversiones públicas y privadas, posibilitando un crecimiento económico y consolidando la ciudad con su nueva imagen.

Las políticas que se determinen deberán proteger y mantener los diversos usos que sobre el borde de agua se establezcan, como parques, riquezas naturales, culturales e históricas.

Esta transformación permitirá restablecer y memorar el origen de la ciudad costera, permitiendo la utilización en conjunto de las fortalezas del territorio, su topografía, paisaje e historia. Asimismo, es la oportunidad para la ciudad y su territorio de implementar políticas de gestión entre el gobierno y el sector privado, así como crear lineamientos sobre urbanismo, cultura, turismo y ambiente, en compañía de profesionales y especialistas del área urbana.

Figura 4: Proyectos referentes y su fachada a la ciudad

Puerto Madero

Antes



Después



Continuación Figura 4

Porto Vell

Antes



Después



Continuación Figura 4

Puerto Barón

Antes



Después



Fuente: Imágenes de Google

Según Mann (1988) existen diez objetivos para el redesarrollo de un predio con frente de agua, de los cuales tres son aplicables al presente caso de estudio: ponen a disposición una gran cantidad de suelo de usos diversos; ofrecen una demanda pública por acceso libre y fácil a costas y zonas ribereñas; y permiten la disminución y sustitución de vías vehiculares por peatonales.

Algunos países y proyectos del mundo como Puerto Madero en Argentina, Port Vell en España y Puerto Barón en Chile, por razones de sostenibilidad, de recuperación de zonas urbanas y operaciones inmobiliarias, buscan recuperar el potencial que se encuentra en áreas deterioradas de frentes de agua, para nuevas dinámicas urbanas, con el fin de reconquistar del paisaje, en especial el espacio público y generar así una transformación urbana como imagen de ciudad.

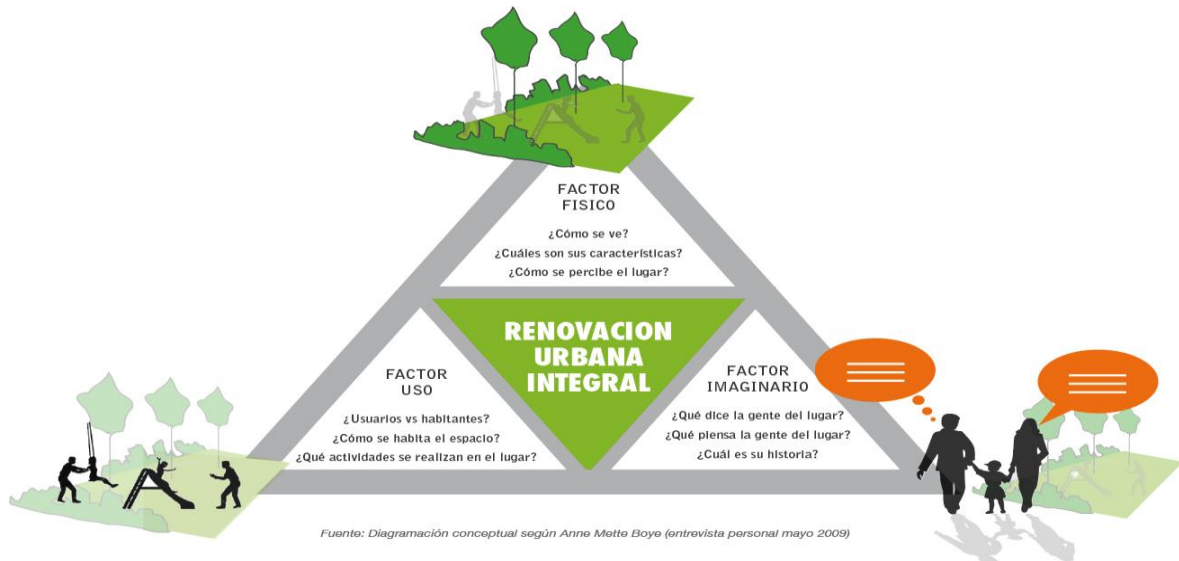
Al analizar los proyectos citados, se puede concluir que para aprovechar un frente de agua no es obligatorio el acceso físico a él; también es importante su visualización y la integración a las infraestructuras existentes, con el fin de potencializar estas conexiones ya sea de manera visual o física. Con base en lo anterior, y según Martins (2011) la presencia portuaria no impide el disfrute del frente de agua, es decir, estas dos competencias – funcional y de ocio – no son incompatibles, ambas son parte del frente de agua y deben ser asumidas. Las ciudades deberán encontrar modos de armonizar espacios abiertos en el frente de agua con la presencia portuaria para sus ciudadanos.

1.3 ESPACIO PÚBLICO

Con relación a este elemento, la Real Academia Española (RAE), lo define como “Restablecer o reanudar una relación u otra cosa que se había interrumpido”. Es importante partir de esta definición porque el problema principal de esta investigación es la pérdida o ausencia de relación entre la trama urbana y sus frentes de agua, donde la relación actual que existe es de desinterés. Para redesarrollar un lugar o restablecer una situación, según la arquitecta paisajista Anne Mette Boye (2009), se debe trabajar con tres factores. El primero es el factor

físico del lugar, el segundo es la manera como se utiliza y el tercero las historias del lugar. Así cuando se está comenzando a transformar un espacio, se necesita trabajar con estos tres factores, y no solamente con el entorno físico. (Ver figura 5)

Figura 5: Diagramación conceptual Renovación Urbana Integral



Fuente: www.microgeografias.com

La calle, el parque y los frentes de agua, deben posibilitar y coadyuvar a la interrelación de los ciudadanos y sus actividades; esta herramienta urbana se logra combinando los elementos naturales con lo construido de una manera sustentable. Las características de estos espacios pueden llegar a ser estructurantes para la ciudad, posibilitando la articulación de la trama urbana existente⁷.

⁷ El espacio público ha sido explicado por diferentes autores como un lugar que permite conectar y articular. En él los frentes de agua juegan un papel relevante, tal como lo afirma Martins (2011) “El espacio público desempeña un papel muy importante, por sus propiedades articuladoras y por el modo como permite conectar – física y visualmente – la ciudad interior con su frente de agua” (p.7). Igualmente Talesnik & Gutiérrez (2002) en su artículo “Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar”, refieren que los frentes de agua proponen crear espacios públicos donde no los hay, o donde no los entienden; se puede decir entonces que un proyecto de rehabilitación de frente de agua es una categoría emergente de espacio público.

Dado su significado histórico y su ubicación dentro de la ciudad, los frentes de agua son un importante potencial para el espacio público, ya que estas características hacen del área una zona atractiva y óptima para mejorar sus condiciones urbanas y convertirla en sitio apropiado para la población. Asimismo ofrecen la posibilidad de recuperar la importancia de otra época, integrando este espacio al resto de la trama urbana, por medio de la implantación de espacios públicos, edificaciones y mejoramiento de la conectividad desde y hacia el centro, a partir del borde acuático.⁸ (Ver figura 6).

Esta necesidad urbana surgió como consecuencia del acelerado crecimiento de las ciudades, fenómeno que conlleva a una explosión demográfica, generando unas brechas entre las infraestructuras y sus habitantes, olvidándose de la relación con el entorno y la calidad de vida de sus habitantes.

En la actualidad el desarrollar un frente de agua implica plantear espacios públicos donde no existen, respondiendo a un estado emergente que afianza las inclinaciones del espacio público actual, con las siguientes características morfológicas según Marcano (2005): fluido y libre, no está interrumpido; es abierto y sin barreras; ligero, permite abarcar diferentes espacios; transparente, proporciona percepciones espaciales dinámicas; abstracto, posibilita sensaciones fluidas; y complejo, con diferentes centros de interés.

Se puede concluir entonces, que los frentes de agua son de gran importancia para el espacio público debido a su ubicación dentro de la ciudad. Estos proporcionan áreas atractivas, amplias y claras, apropiadas para sus habitantes, generando nuevas transformaciones del paisaje urbano e imágenes de ciudad.

⁸ Los tres proyectos referentes Puerto Madero en Argentina, Port Vell en España y Puerto Barón en Chile, en sus planes de transformación urbana, tuvieron como fin impulsar la recuperación del espacio público para la ciudad, convirtiéndose este en el eje de su propuesta, integrando la trama urbana con los bordes de agua por medio de la implementación de grandes paseos peatonales, bulevares y plazoletas.

Figura 6: Proyectos referentes y el espacio público

Puerto Madero



Port Vell



Continuación Figura 6

Puerto Barón



Fuente: Imágenes de Google

1.4 ACCESIBILIDAD

En planeación urbana la accesibilidad puede referirse a la estructura de ciudad, las características de la infraestructura, la localización de actividades en un territorio, los tiempos de recorrido, entre otros; y puede tener diferentes tipos: física, social cultural o económica (Reyes, 2007).

Según la Carta de Atenas (1947), la accesibilidad urbana es la posibilidad de ejercer las funciones de habitar, trabajar, recrearse y desplazarse permitiendo

disfrutar la ciudad y ser ciudadano. Así también se podría decir que es la facilidad con la cual se logra disfrutar una oferta brindada por la ciudad, en todas sus dimensiones, pudiendo acceder a los servicios y actividades que se den en el entorno urbano.

Este concepto hace que las ciudades sean más equitativas, pues dentro de la oferta urbana existen opciones para el uso del tiempo disponible, así como alternativas para ejecutar sus desplazamientos. Una ciudad accesible proporciona a los ciudadanos la posibilidad de ejercer sus derechos y un disfrute pleno en ella, razón por la cual es muy importante incluir dentro de los diseños de proyección de ciudad ese concepto.

En la actualidad, la falta de normas que regulen el diseño urbano han llevado a situaciones como el desplazamiento del espacio público peatonal por el vehicular, la poca cantidad de lugares de encuentro, la aparición y acumulación de actividades que alteran la dinámica espacial, etc., causando la disminución de la calidad de vida de los habitantes, debido a la dificultad para acceder a diferentes zonas de la ciudad.

Históricamente, aparte de los elementos terrestres que son los más comunes para realizar desplazamientos en la mayoría de ciudades, los elementos acuáticos fueron organizadores de los espacios urbanos, ya que estos eran fundamentales para el transporte, la defensa y la recreación; en la actualidad son de gran valor al momento de definir identidades y proponer tendencias urbanas y económicas, buscando integrar el agua al corazón de la ciudad.

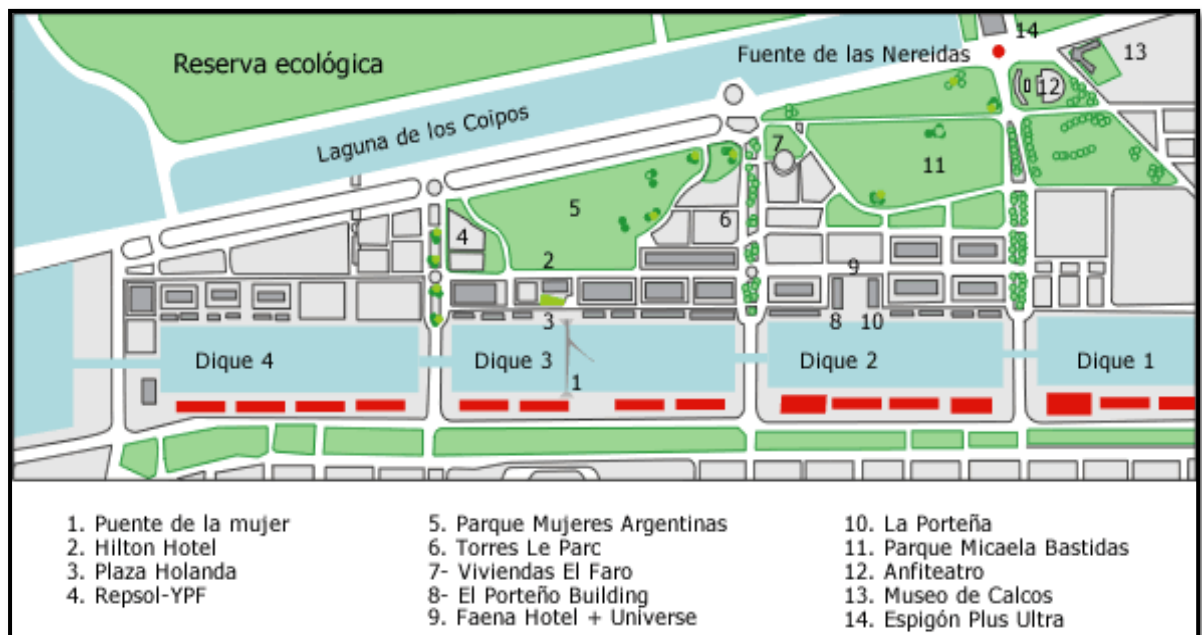
Para articular la estructura urbana de la ciudad y su frente de agua, no solo se requiere de las funciones que se realicen a lo largo del borde, sino también de los ejes transversales que la zona a intervenir tenga, los cuales promoverán la integración física y visual con la ciudad, convirtiéndose en estructuras urbanas de conexión entre el interior y el frente de agua.

Hoy, los frentes de agua han dejado de ser vistos como inconvenientes para la circulación y la ciudad, y han pasado a ser considerados como un elemento

calificado, capaz de brindar calidad de vida, identidad de ciudad y medio de transporte alternativo, tal como se aprecia en el análisis de los proyectos referentes a Puerto Madero en Argentina, Port Vell en España y Puerto Barón en Chile, los cuales han logrado una accesibilidad a la ciudad, renovando con fines turísticos, comerciales o inmobiliarios, puntos urbanos de importancia económica y social, combinando el uso del suelo y el transporte público con sistemas eficientes, generando y recuperando espacios públicos, paisajismo y equipamientos urbanos. (Ver figura 7).

Figura 7: Proyectos referentes y usos del suelo

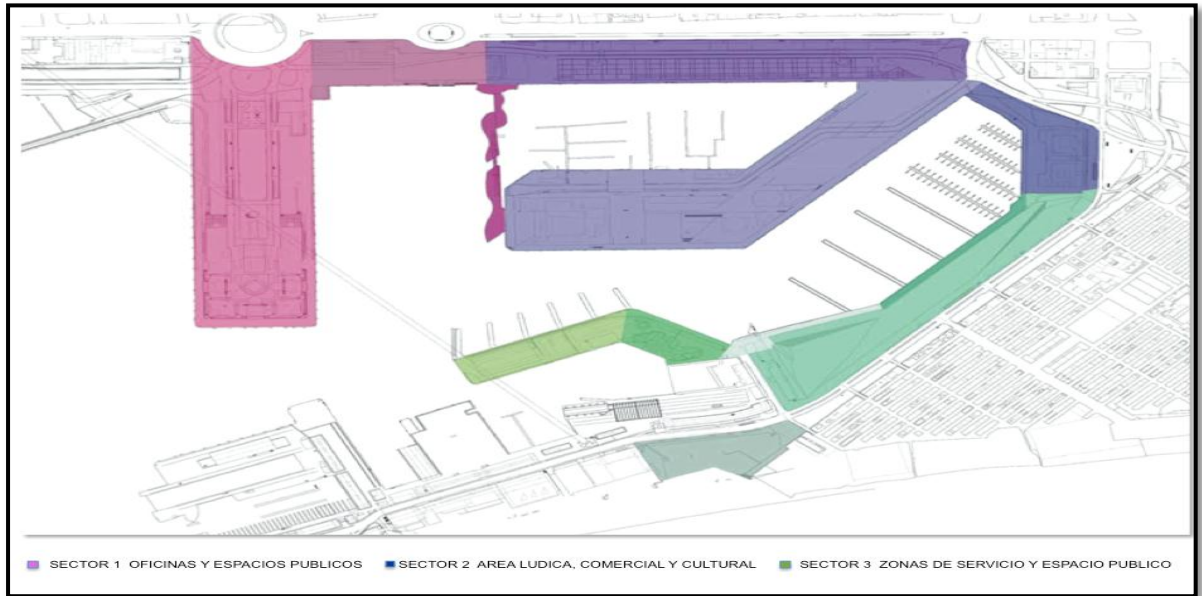
Puerto Madero



Fuente: www.pss-archi.eu

Continuacion Figura 7

Port Vell



Fuente: www.diposit.ub.edu , Port Vell: imagen y espacio público de un Puerto Urbano.

Puerto Barón



Fuente: www.puertovalparaiso.cl

2 CARTAGENA Y SU EVOLUCIÓN URBANA

Esta ciudad localizada en el centro del litoral colombiano sobre el Caribe, fue fundada en 1533, durante toda la época colonial fue uno de los puertos mas importantes de América y sitio de relevancia política, económica y militar; a finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX la ciudad decae beneficiando el desarrollo de Barranquilla y haciéndola sufrir transformaciones urbanas a todo nivel en busca de una modernidad hasta llegar a al siglo XXI, donde se generan nuevas áreas de expansión y creación de zonas turísticas, fortaleciéndose su capacidad económica.

La ciudad ha sufrido un proceso de crecimiento y transformación de su estructura debido a acontecimientos históricos importantes, los cuales llevaron a determinar las características morfológicas y la estructura actual de la ciudad.

2.1 DE LA COLONIA AL SIGLO XX

La ciudad fue fundada en el poblado de Calamarí un sitio que poseía insuperables ventajas geográficas debido a las condiciones de su bahía, la cual brindaba protección, seguridad y posibilidad de defensa; asimismo su ubicación geográfica le permitía ser un puerto de enlace con otras ciudades cercanas y el primer mercado de productores españoles en Sudamérica (Dorta E, 1951, p7).

Avanzado el siglo, el gobernador Fernando de Busto comienza a transformar la imagen urbana, cambiando los bohíos por casas de piedra y rellenando una parte de la ciénaga de San Anastasio, con el fin de constituir allí una plaza y unir definitivamente las dos islas que conformaban la ciudad, sirviendo esto para la primera expansión de la ciudad hacia la zona de Getsemaní.

Entre otros elementos importantes de infraestructura que se desarrollan en la época, está el camino hacia el interior del país, con el fin de cubrir las zonas ganaderas; este camino se convertirá siglos más tarde en la línea del tren y posteriormente en la vía principal de la ciudad. Asimismo entre 1571 y 1582 se construyó el Canal del Dique, cuya función era comunicar la bahía de Cartagena con el río Magdalena, importante para el desarrollo futuro de la ciudad. (Bell Lemus, 1991).

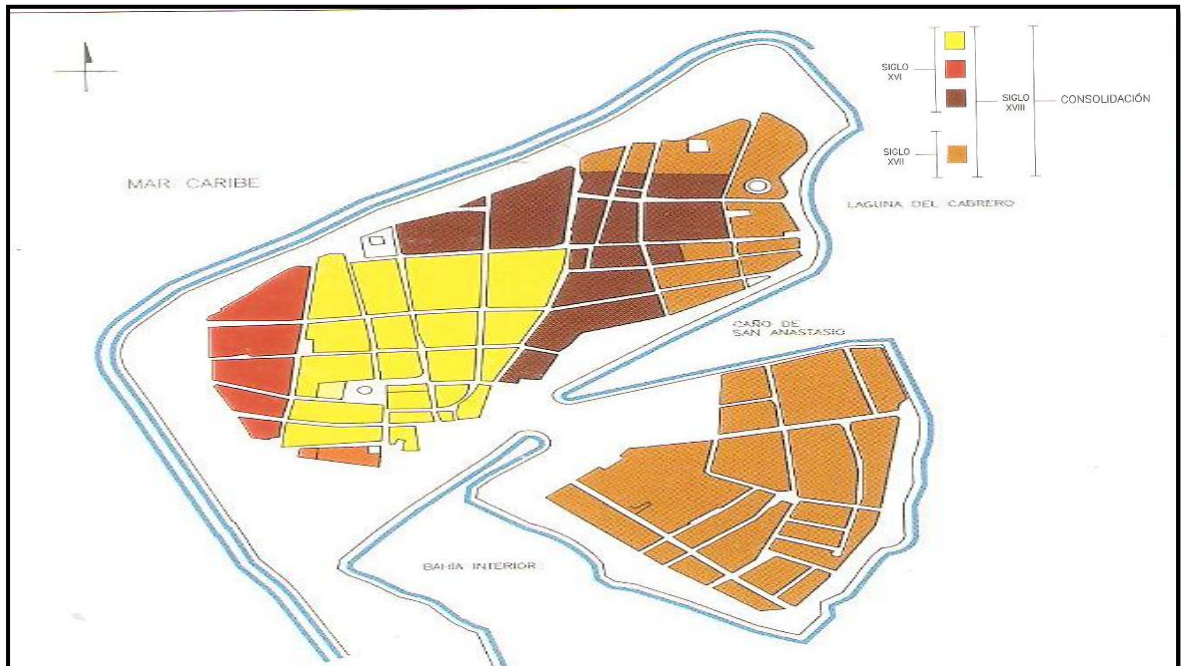
En 1586 con la llegada de Juan de Tejada y Bautista Antonelli se inician las construcciones de las fortificaciones y baluartes militares, la cual duraría dos siglos y sería un elemento determinante en la forma y configuración de la ciudad.

Hacia 1633 la ciudad cumplía con un siglo de fundación y se definía como punto importante de comunicación e intercambio y sitio seguro debido a las fortificaciones que la rodeaban, lo que influyó en su estructura física, poblacional y al auge comercial, convirtiéndose en el puerto más importante del territorio y primer mercado de productos españoles en Sudamérica.

En 1646 se construye el castillo de San Luis de Bocachica en la bahía exterior como protección del único canal de acceso a la bahía de Cartagena, en 1657 el castillo de San Felipe de Barajas con el fin de proteger el acceso a la ciudad por tierra firme, y así sucesivamente una serie de murallas y baluartes entre ellos la Puerta del Reloj.

El siglo XVIII se destacó porque en él se realizaron grandes obras de infraestructura urbana dirigidas a reafirmar la actividad comercial y las comunicaciones, construyéndose los muelles del Arsenal, la Machina, la Aduana y el del Distrito (Urueta y Piñeres, 1912, p.23) (Ver figura 8).

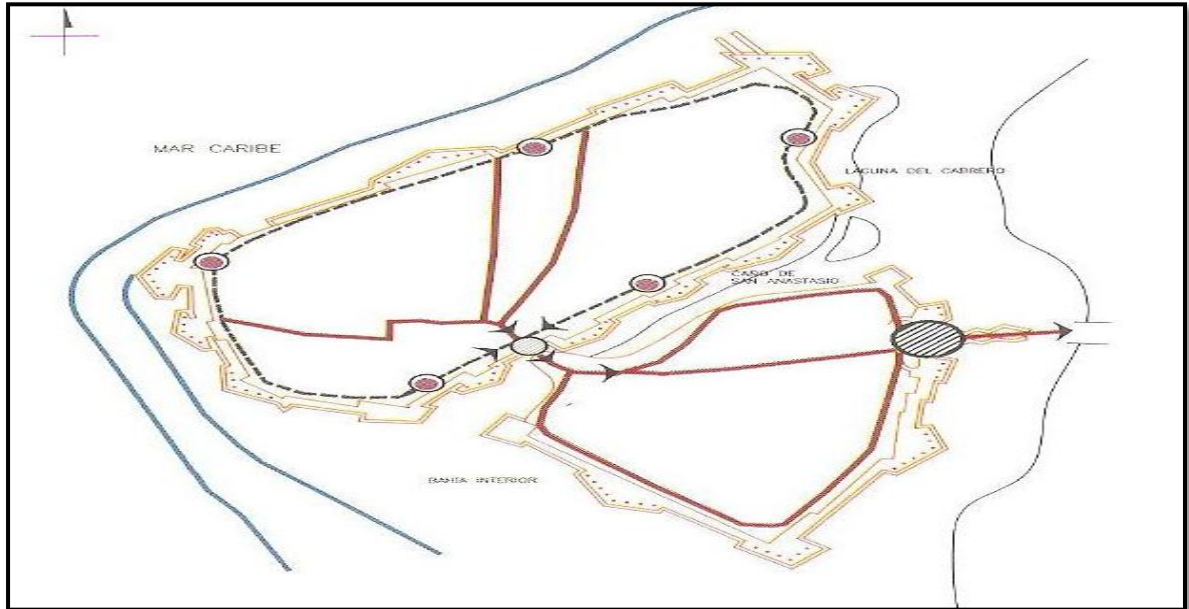
Figura 8: Expansión urbana siglos XVI y XVII



Fuente: Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística

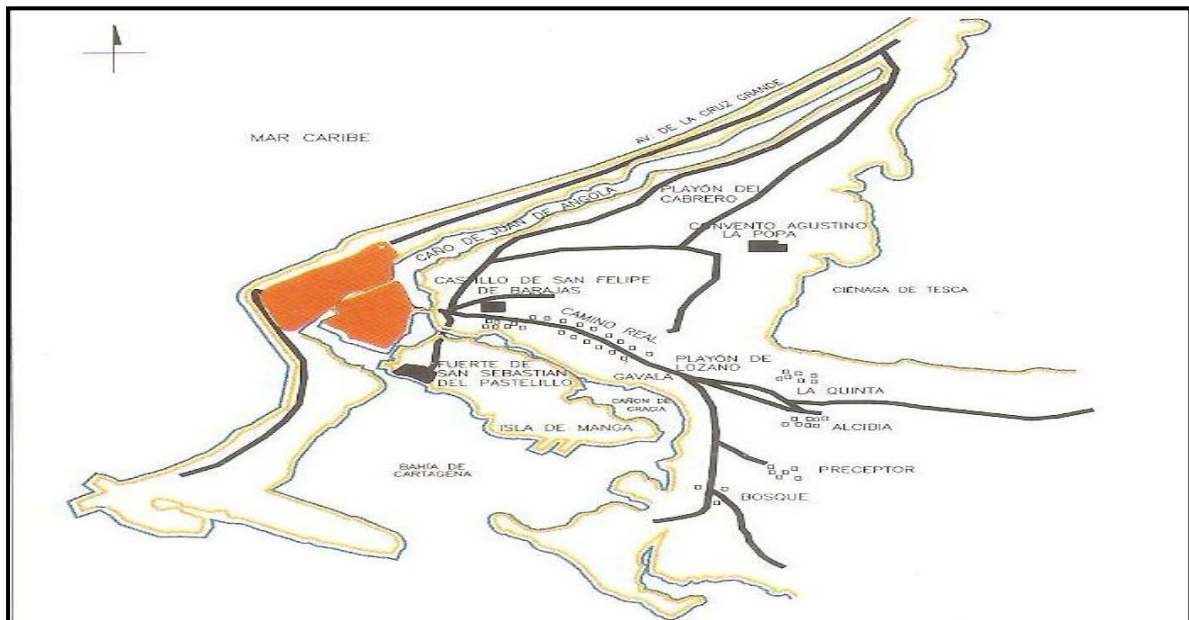
Es así como para finales del siglo XVIII la ciudad ya había logrado consolidar su estructura urbana, contando con dos plazas: San Juan de Dios y Santa Clara; con cinco barrios: Santa Catalina, San Sebastián, Nuestra Señora de la Merced, Santo Toribio y Getsemaní; y con un sistema vial que comunicaba todas las puertas de la ciudad con la principal, lo que dio como resultado calles convergentes y una vía interior adosada a la muralla que llevaban hacia el punto principal de la ciudad (Ver figura 9); asimismo había una vía que comunicaba con la isla de Getsemaní, la cual a su vez conectaba a la ciudad con las tierras externas destinadas a ganadería, pescadería, etc. (Redondo, 2004), (Ver figura 10).

Figura 9: Sistema vial interno siglo XVIII



Fuente: Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística

Figura 10: Sistema vial externo siglo XVIII



Fuente: Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística

En las últimas tres décadas del siglo XIX la ciudad comienza a sufrir transformaciones urbanas, evidenciadas en la creación de espacios públicos como el Paseo de los Mártires, el Parque Fernández Madrid, la Plaza Mayor y la Plaza de la Independencia; asimismo en el crecimiento hacia sus áreas externas, las cuales se encontraban en su mayoría en dirección sureste y otra en menor proporción en el norte, conformándose caseríos como el del Cabrero, Espinal, Pie del Cerro, Pie de la Popa y Manga.

Durante los primeros treinta años del siglo XX, y con el fin de buscar una modernidad, se comenzó la demolición de un gran segmento de la muralla, abriendo el centro histórico hacia el playón de la Matuna y cerrando el caño que por allí pasaba para expandir el centro. Estos cambios llevaron a los antiguos caseríos del siglo XIX a transformarse en áreas residenciales y de descanso, como es el caso de la Popa, Manga y el Cabrero, simultáneamente pequeños núcleos ubicados a lo largo de la carrilera del tren se fueron consolidando como barrios del costado suroriental tales como Lo Amador, la Quinta, la Esperanza y Zaragocilla; hacia el sur se comenzó a conformar el barrio del Bosque, al norte Marbella, Crespo, Canapote y Torices, y hacia el sur sobre la bahía interna se comenzó la urbanización de Bocagrande mediante los proyectos de la Andian National Corporation (Redondo, 2004, pp 79 a 81).

En el año 1935 en el mismo sitio ocupado por La Machina y en una amplia franja de terreno sobre la bahía interior, se estableció la Base Naval ARC “Bolívar”, convirtiéndose en un hecho importante para la ciudad a nivel económico, cultural, social y tecnológico.

De los años cuarenta a los sesenta se comienza a urbanizar el sector de Castillogrande, y Bocagrande se consolida en todo su terreno, asimismo el centro histórico permanece con su importancia a nivel del desarrollo de actividades más especializadas de la ciudad, incluyendo la comercial, la cual debido a la saturación del espacio se expande hacia la zona de la Matuna y Getsemaní, siguiendo un modelo de organización lineal a lo largo de las vías con alto flujo peatonal y vehicular.

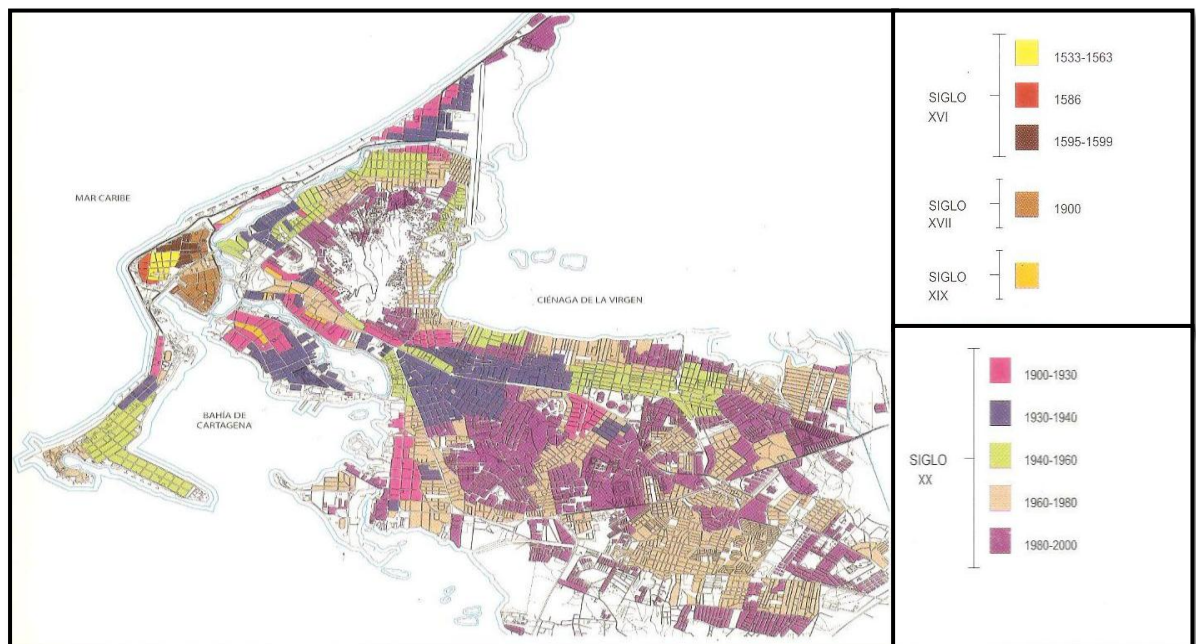
Ya para finales del siglo la ciudad experimenta un crecimiento a nivel de la población y se generan nuevas áreas de expansión; comienzan a surgir las

soluciones de vivienda multifamiliar aumentando la densidad en algunas áreas, como el caso del barrio El Laguito.

A partir de este momento la ciudad comienza a presentar problemas de desarticulación por falta de vías que conecten el centro con los barrios externos.

La última década del siglo XX se caracterizó por la densificación de los barrios de la periferia y la creación de la nueva zona turística de Cartagena hacia la zona norte en los alrededores de La Boquilla, se presenta incremento de las viviendas en altura y de gran densidad en los barrios de Manga, Bocagrande y Castillogrande. (Ver figura 11).

Figura 11: Expansión de la ciudad desde la colonia hasta el siglo XX



Fuente: Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística

2.1.1 Evolución ante sus frentes de agua

En el siglo XX la ciudad registró transformaciones a nivel económico, social, político y cultural, entre las cuales se destacó la apertura y privatización portuaria, dando paso así a la inauguración del Muelle de Manga.

Comienza entonces el proceso de urbanización de los sectores de Manga y Bocagrande, en el primero se ubican las mejores residencias de la ciudad y en el segundo, que hasta ese momento solo se avizoraba como zona portuaria e industrial, se construye la Base Naval (1935) y el Hotel Caribe (1945), y se conforma una nueva zona residencial para la ciudad, transformándose este en un sector de actividades mixtas.

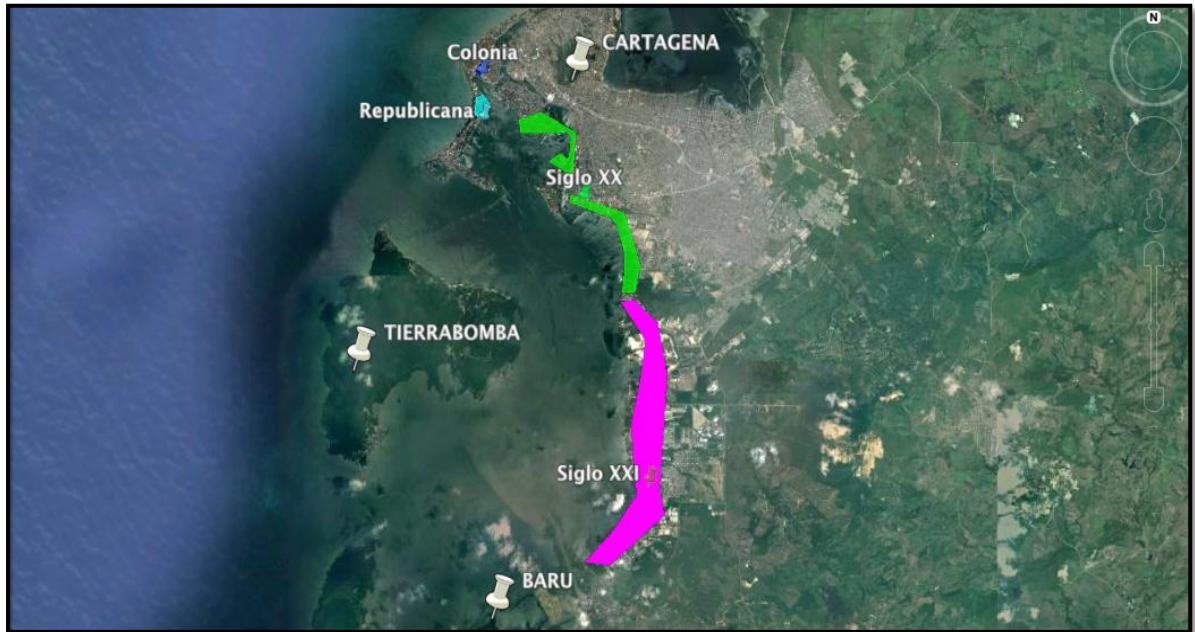
En el siglo XXI Cartagena reafirma su importancia a nivel turístico, debido a la dinámica inmobiliaria que se acrecienta en la zona de Bocagrande y el norte, enfatizada en la oferta hotelera y de ocio; y a nivel industrial, debido a la reubicación del sector industrial portuario y a las nuevas zonas francas en Mamonal.

Lo anterior permite visualizar como los frentes de agua en Cartagena pasaron de ser el punto más importante de conexión y el sitio donde se realizaban todas las actividades portuarias, industriales, sociales y culturales, para transformarse por los cambios tecnológicos en la economía y el sistema de movilidad de cargas, a ser frentes utilizados solo para actividades de tipo portuario industrial. (Ver figura 12).

La geografía natural de la ciudad y los cuerpos de agua, brindan unas características morfológicas que hacen que Cartagena tenga un codiciado paisaje natural pero a su vez una problemática ambiental, ya que hoy esos cuerpos de agua son utilizados en varias zonas como lugar de evacuación de residuos y aguas negras. Esta situación ha llevado a la ciudad en su cotidianidad a limitar el acceso a sus bordes de mar, en especial en la bahía y ciénagas, donde la

estructura urbana no tiene conexión con los frentes marinos, perdiendo importancia estos para la ciudad.

Figura 12: Evolución ante sus frentes de agua.



Fuente: Google earth – elaboración propia

Como ciudad patrimonio histórico de la humanidad y uno de los centros históricos mas importantes de América Latina, Cartagena debe regresar a ese pasado de la importancia del medio acuático.

2.2 LA CIUDAD EN EL SIGLO XXI

En el presente siglo la ciudad se ha afianzado a nivel turístico, industrial y portuario, razón la por la cual la infraestructura necesaria para estas actividades

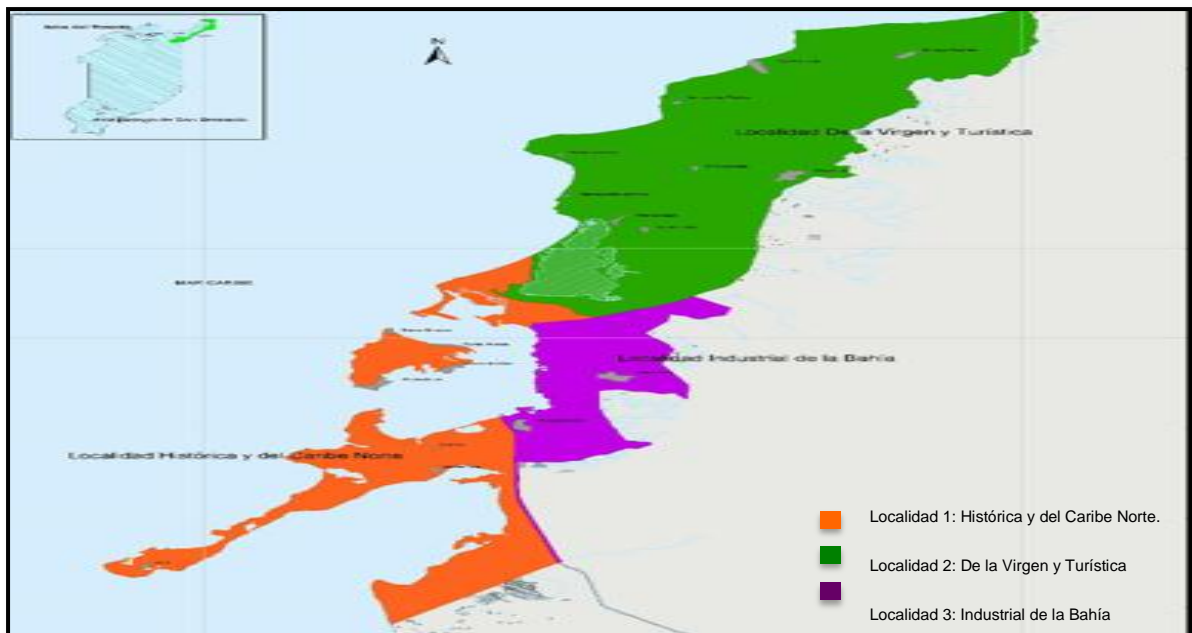
se han visto fortalecidas, contribuyendo este hecho de manera significativa al desarrollo integral de la ciudad y sus habitantes.

2.2.1 División político-administrativa

El distrito de Cartagena está reglamentado por la Ley 768 de 2002 que tiene como objeto dar a la ciudad los instrumentos y recursos que les permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a partir del aprovechamiento de sus recursos y ventajas derivadas de las características como ciudad portuaria, industrial y turística.

En dicha ley, el distrito de Cartagena fue dividido político-administrativamente en tres localidades, cada una con su alcalde local nombrado por el alcalde mayor de Cartagena: Localidad 1: Histórica y del Caribe Norte; Localidad 2: De la Virgen y Turística; y Localidad 3: Industrial de la Bahía (Ver figura 13).

Figura 13: Localidades



Fuente: www.cartagenacomovamos.com

2.2.2 Demografía y población

El Distrito de Cartagena de Indias tiene un área total de 60.900 ha, de las cuales 7.568,53 ha corresponden a suelo urbano y 53.331,47 ha a suelo rural; según el DANE en el 2009 la ciudad contaba con 933.946 habitantes, de los cuales el 94.55% vivía en el área urbana y el 5,45% en el área rural.

Según datos de la Secretaría de Planeación Distrital de Cartagena (Ver cuadro 1), en el año 2009 los barrios en donde se presentó mayor crecimiento de población en la ciudad, la cual osciló entre 26.757 y 40.663 habitantes, fueron asentamientos ubicados en su mayoría alrededor de la Ciénaga de la Virgen, de los cuales varios corresponden a población en situación de desplazamiento forzado. (Ver figura 14).

Cuadro 1: Crecimiento de población por barrios del 2005 – 2009

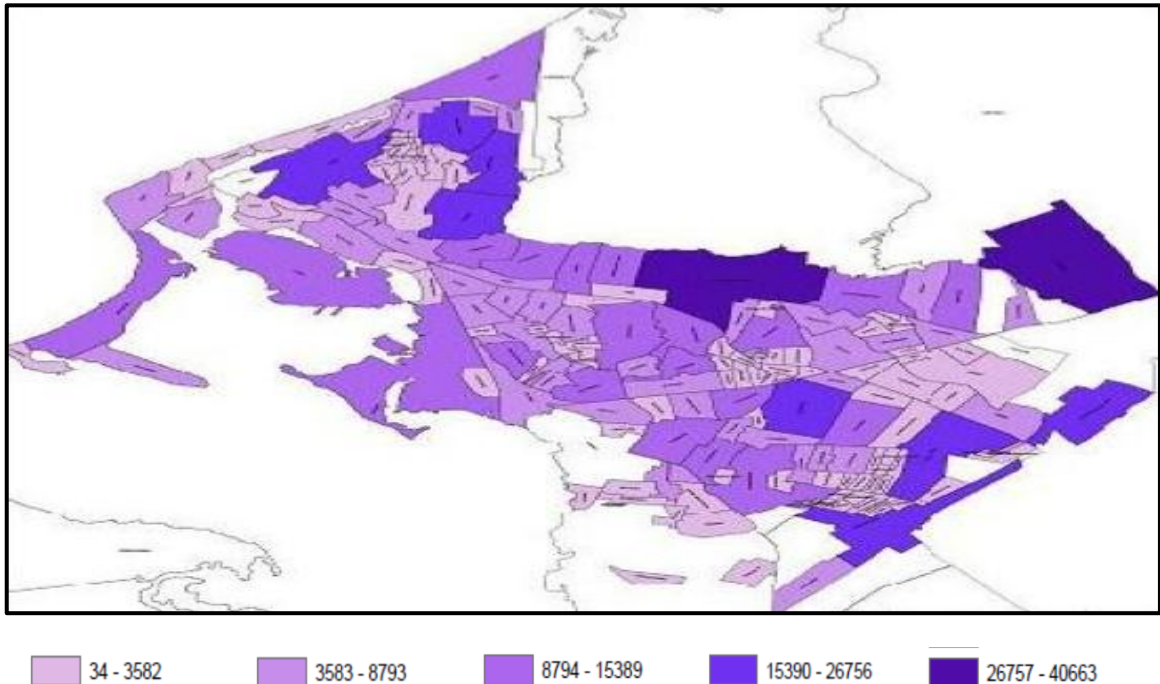
Barrio	Pob. 2005	Pob. 2009	Variación
Olaya Herrera	47.401	52.752	11,30%
El Pozón	37.976	39.468	3,90%
San Fernando	25.478	26.756	5,00%
Torices	20.534	21.647	5,40%
Blas de Lezo	19.157	20.308	6,00%
Nelson Mandela	18.490	19.186	3,80%
San José de los Campanos	17.673	18.455	4,40%
Daniel Lemaitre	16.778	17.517	4,40%
San Francisco	16.360	17.043	4,20%
La María	16.208	16.921	4,40%

Fuente: Secretaría de Planeación Distrital

Comparando el total de hectáreas con el total de habitantes por cada localidad, se observa que la localidad de la Virgen y Turística, conformada por 40 barrios, es la de mayor densidad poblacional en la ciudad (199,32 hab/ha). La localidad

Histórica y Caribe Norte, y la localidad Industrial y de la Virgen tienen densidades de 163,12 y 67,88 habitantes/hectáreas respectivamente. (Ver cuadro 2)

Figura 14: Población por barrios



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Cuadro 2: Densidad poblacional urbana 2009

Localidad	Total Hectáreas	Total habitantes	Densidad (hab/ha)
Localidad Histórica y Caribe Norte	2167,39	353.553	163,12
Localidad de La Virgen y Turística	1276,96	254.522	199,32
Localidad Industrial de la Bahía	4124,18	279.937	67,88
Total	7568,53	888.012	117,33

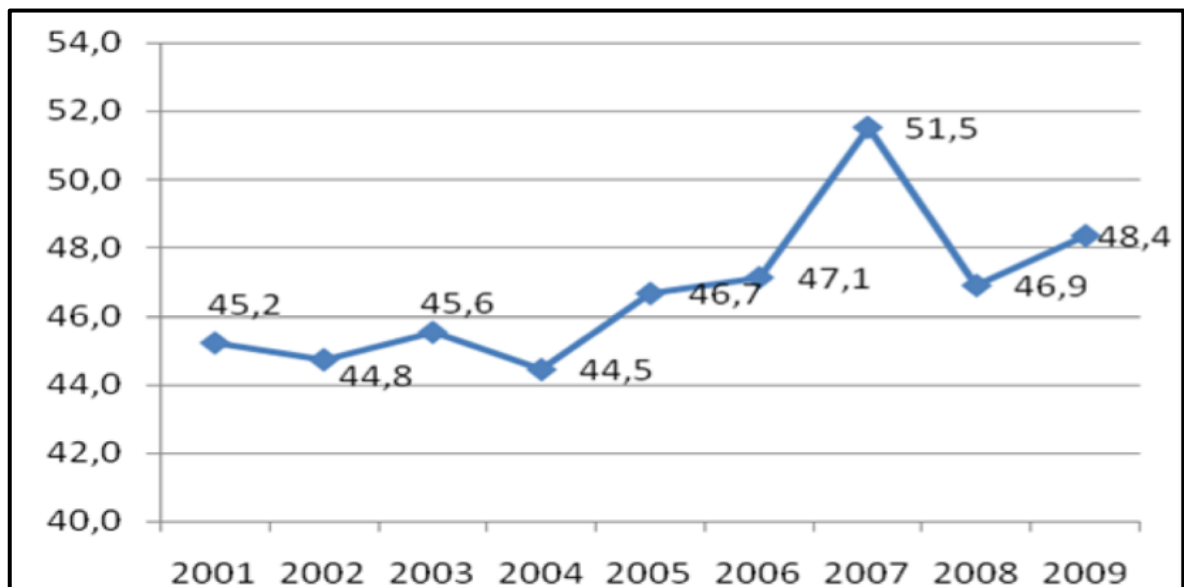
Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

2.2.3 Empleo

Acuerdo datos procesados por la Universidad de Cartagena con información suministrada por el DANE, y las encuestas continua de hogares ECH (2001-2005) y la gran encuesta integrada de hogares GEIH (2006- 2009), la población en edad de trabajar para el 2009 en la ciudad corresponde a 692.000 personas es decir el 77,7% de la población.

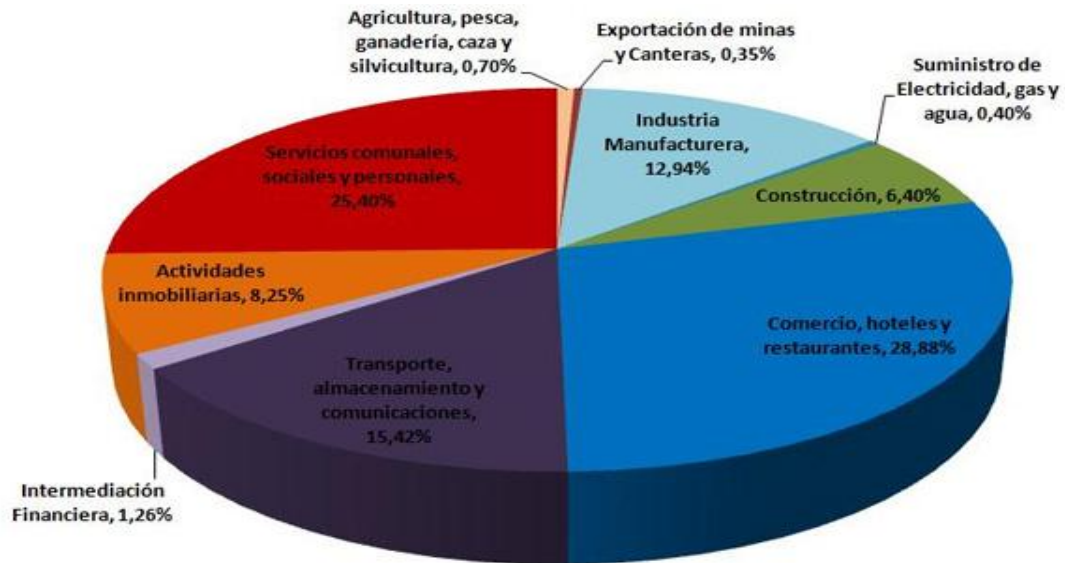
Analizando los registros de los últimos diez años, se puede visualizar que la ocupación en Cartagena se ha mantenido constante, alcanzando su máximo nivel en el año 2007, pero volviendo al promedio en el 2009 con un 48,4% (Ver grafico 1). Por sectores, la mayor ocupación está en comercio, hoteles y restaurantes, le sigue servicios, comunales, sociales y particulares; transporte, almacenamiento y comunicaciones. Otros sectores representativos son la Industria manufacturera y la construcción (Ver grafico 2).

Grafico 1: Tasa de ocupación del 2001-2009



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena - DANE

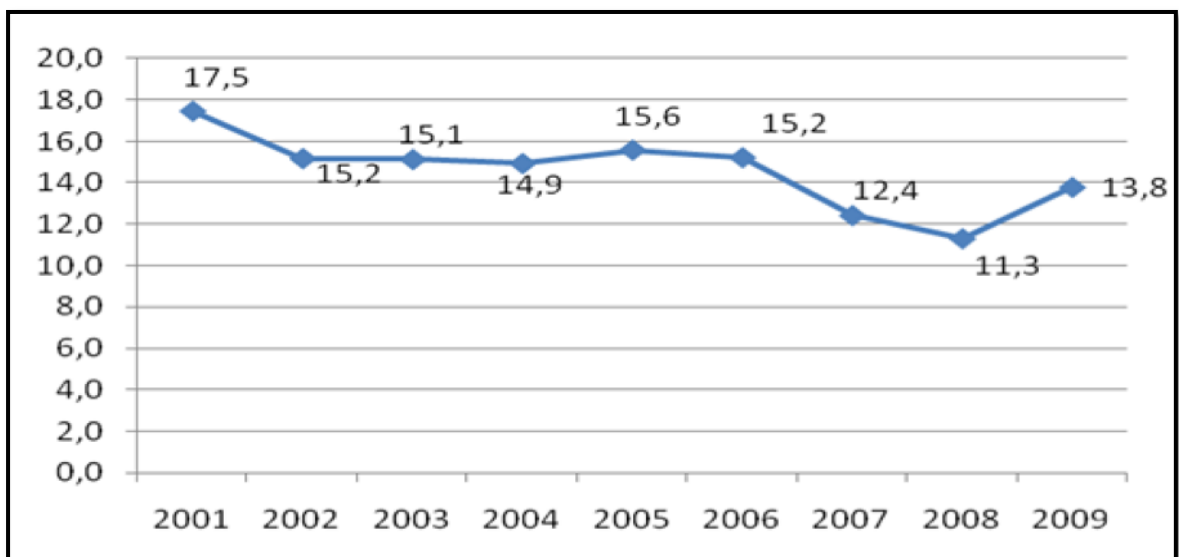
Grafico 2: Sectores de ocupación



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena - DANE

Con relación al mismo periodo, la tasa de desempleo presenta tendencias a la baja, presentando un 17,5% en el 2001 y un 13,8% para el 2009. (Ver grafico 3).

Grafico 3: Tasa de desempleo del 2001- 2009



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena – DANE

Según datos del DANE para el 2009, el 52,8% de la población de la ciudad, son personas que trabajan por cuenta propia y el 30,9% es empleado particular, lo que evidencia un estado de precario en la situación laboral de la ciudad, toda vez que los trabajadores por cuenta propia, se asocia a la informalidad, a bajos niveles de estabilidad laboral, menos acceso a seguridad social etc.

Este escaso dinamismo laboral, puede tener como causas la falta de formación educativa a nivel tecnológico de los habitantes, las dificultades de desplazamiento dentro de la ciudad, la necesidad de implementar una zona estratégica cuyas actividades que allí se realicen requirieran del empleo de personal de la región, entre otros, elementos importantes a tener en cuenta en el momento de determinar los lineamientos de actuación para el predio de oportunidad.

2.2.4 Infraestructura de servicios públicos

En el periodo comprendido del 2001 al 2009, la ciudad de Cartagena tuvo un incremento en la cobertura de los diferentes servicios públicos domiciliarios, evidenciado así de forma promedio anual y capacidad de cobertura: El gas natural, un crecimiento de 1,44% y 82,39% con servicio (Surtigas); energía con una cobertura del 100% (Electricaribe); alcantarillado un aumento de 2,04% y 85% con servicio; y acueducto una incremento de 1,32% y un 100% de la población con servicio (Aguas de Cartagena) (Ver cuadro 3).

En términos generales, los servicios con mayor nivel de cobertura son la energía eléctrica y el acueducto, mientras que los de menor cobertura son el alcantarillado y el gas. El déficit se evidencia en varias zonas de la ciudad: la zona oriental en los barrios de estratos uno y dos, así como en los asentamientos de población desplazada y en la zona norte, debido al auge inmobiliario que se ha presentado en los últimos años, el cual no ha tenido un crecimiento paralelo con los servicios públicos.

Cuadro 3: Cobertura de servicios públicos domiciliarios

Tipo de servicio	Indicador	tipo de indicador	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gas	Cobertura	Estado del territorio	ND	ND	86,7	87,9	88,4	91,42	93,63	94,26	95,37
	Consumo Per capital (Pc)	Estado del territorio	ND	ND	28,39	24,77	22,64	21,55	18,11	20,12	19,95
	Tasa de crecimiento cobertura	Estado del territorio	ND	ND	ND	1,2	0,58	2,94	22,22	0,62	1,11
Energía	Tasa de cobertura domiciliaria	Estado del territorio									100
Alcantarillado	Tasa de cobertura domiciliaria	Estado del territorio	74,99	74,66	76,16	77,83	79	79	82	83	86
	Tasa de crecimiento cobertura	Estado del territorio	ND	-0,44	2,01	2,19	0,96	0,29	4,02	0,89	3,9
Acueducto	Tasa de cobertura domiciliaria	Estado del territorio	93,6	95,9	97,8	98,9	99,6	99,9	99,9	99,9	99,9
	Tasa de crecimiento de la cobertura de acueducto	Estado del territorio	ND	2,5	2	1,2	0,7	0,3	0	0	0
	Porcentaje de avance de planes maestros de agua potable	Estado del territorio									100

Fuente: Surtigas, Electricaribe, Aguas de Cartagena.

2.2.5 Equipamientos

2.2.5.1 Salud

La localidad Histórica y del Caribe Norte presenta la mayoría de los centros de salud, en barrios como Bocagrande, Amberes, Centro, Pie de la Popa, Manga y el Bosque, contrastando con la localidad de la Virgen y Turística donde se presenta un déficit frente a este servicio y es de aclarar que esta zona es donde se encuentran los barrios mas poblados de la ciudad, (Olaya Herrera y Pozón), lo que obliga a estos residentes a desplazarse hacia otros lugares de la ciudad para lograr el servicio, situación que es crítica en caso de emergencia debido a el tema de conectividad y movilidad de la ciudad.

Acuerdo información del Departamento Administrativo Distrital de Salud (DADIS) Cartagena cuenta con 106 instituciones medicas distribuidas por categorías, entre

las cuales se encuentran 7 hospitales, 15 centros médicos y 23 clínicas, entre otros.

Esta problemática, genera un elemento a tener en cuenta en los lineamientos de actuación del predio, el fortalecer el hospital existente y proponer alternativas de transporte, las cuales acortaran los tiempos de recorridos, posibilitando el uso a todos los habitantes de la ciudad.

2.2.5.2 Educación

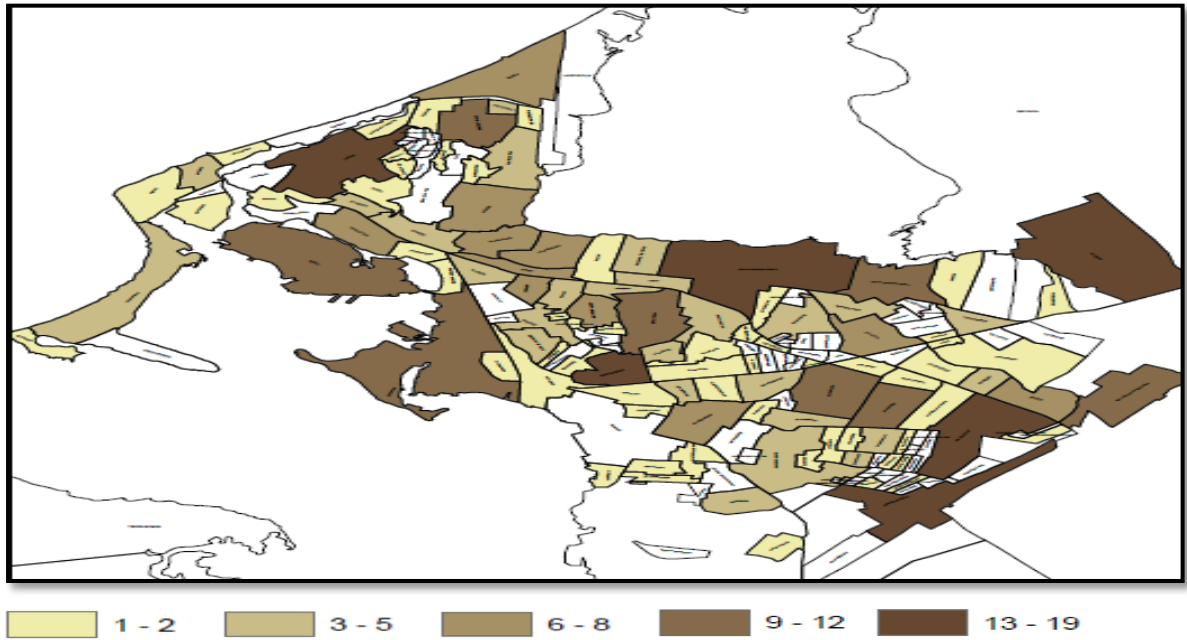
Según información de la Secretaria de Educación Distrital, las instituciones educativas tanto de carácter privado como oficiales de la ciudad de Cartagena, se encuentran distribuidas de forma regular en las tres localidades. (Ver figura 15).

A nivel de instituciones educativas oficiales (IEO), para el año 2009, la ciudad contaba con 90, que corresponden a 203 sedes, ubicadas en su gran mayoría en la localidad histórica del caribe norte (barrio Torices), seguido de la localidad de la Virgen y Turística (barrios Olaya Herrera y Pozón) (Ver grafico 4).

A nivel de instituciones educativas privadas (IEP) la mayor concentración se presenta en las localidades Histórica y del Caribe Norte e Industrial de la Bahía (barrios Torices, Manga, Nuevo Bosque y Nelson Mandela, entre otros) (Ver grafico 5).

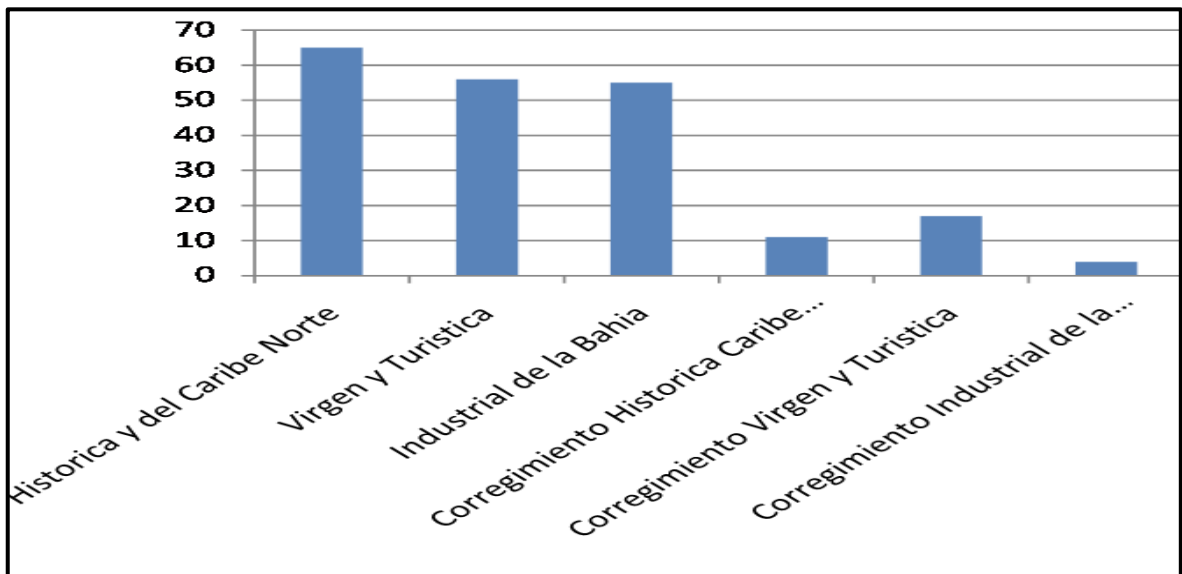
Se puede concluir que las instituciones educativas están distribuidas en las tres localidades cubriendo la totalidad de la población de nivel educativo, se evidencia mayor concentración en los barrios mas poblados de la ciudad.

Figura 15: Establecimientos educativos por barrios



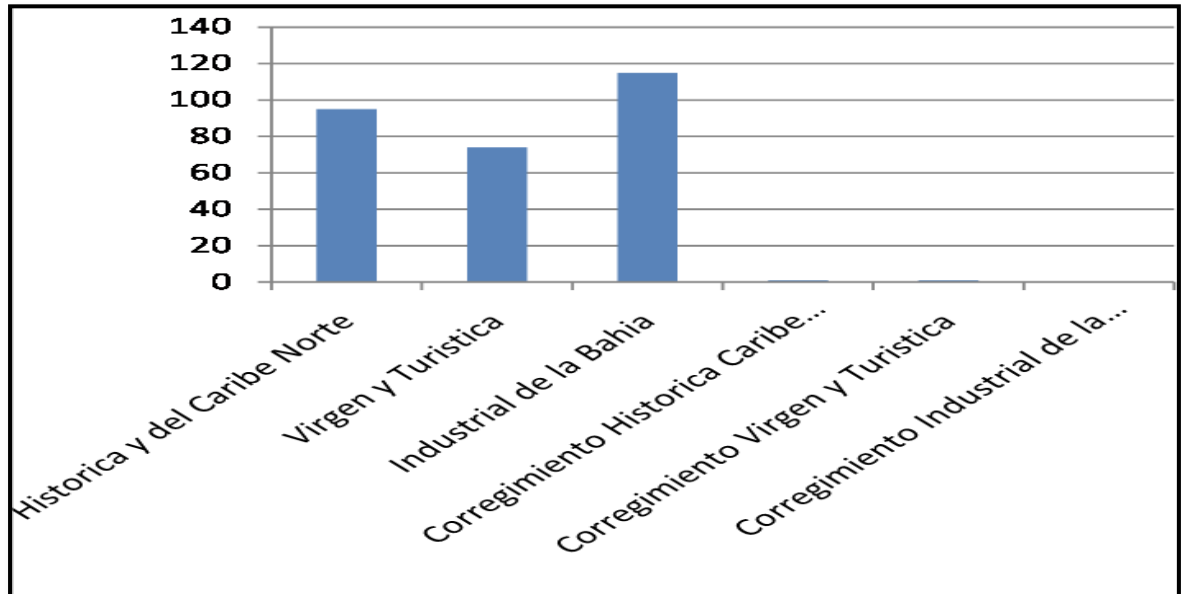
Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Grafico 4: Concentración de IEO por localidad



Fuente: Secretaria de Educación Distrital

Grafico 5: Concentración de IEP por localidad



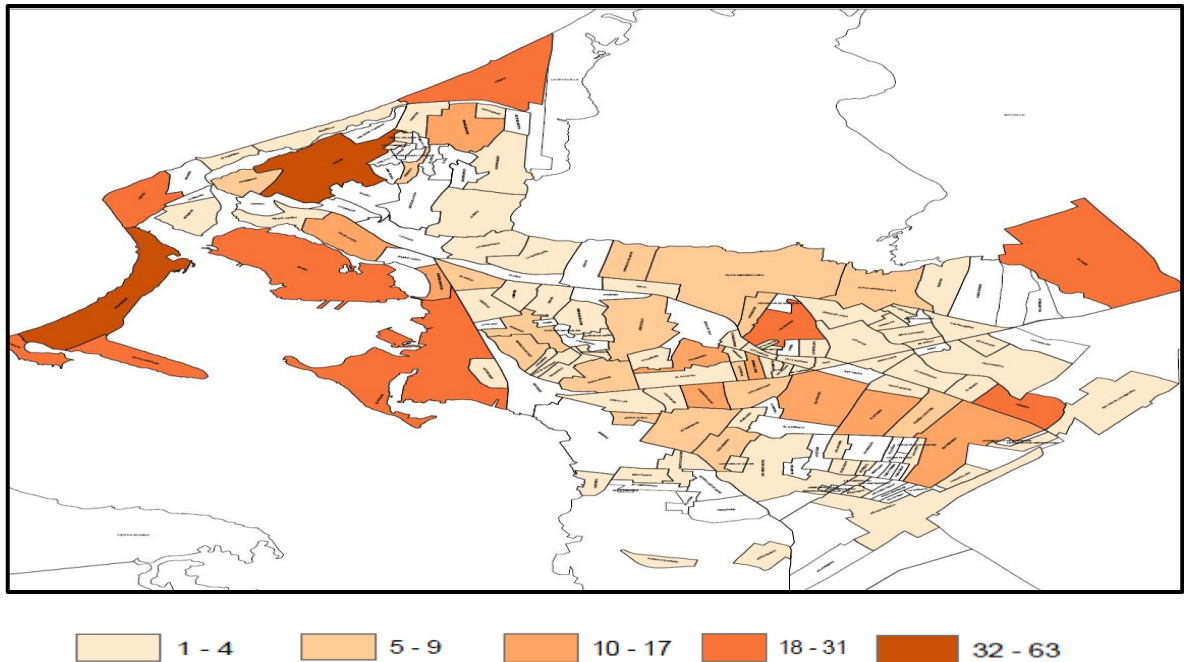
Fuente: Universidad de Cartagena

2.2.5.3 Escenarios deportivos

Acuerdo el Instituto Distrital de Deporte y Recreación IDER, Cartagena cuenta con 751 escenarios deportivos entre públicos y privados, localizados principalmente en la localidad Histórica y del Caribe Norte, (Ver figura 16) distribuidos así, los públicos en los barrios del Centro, Torices, Chambacú, Manga, Crespo, Pie de la Popa, entre otros y los privados en los barrios Bocagrande, El Laguito, Castillogrande, El Bosque, entre otros.

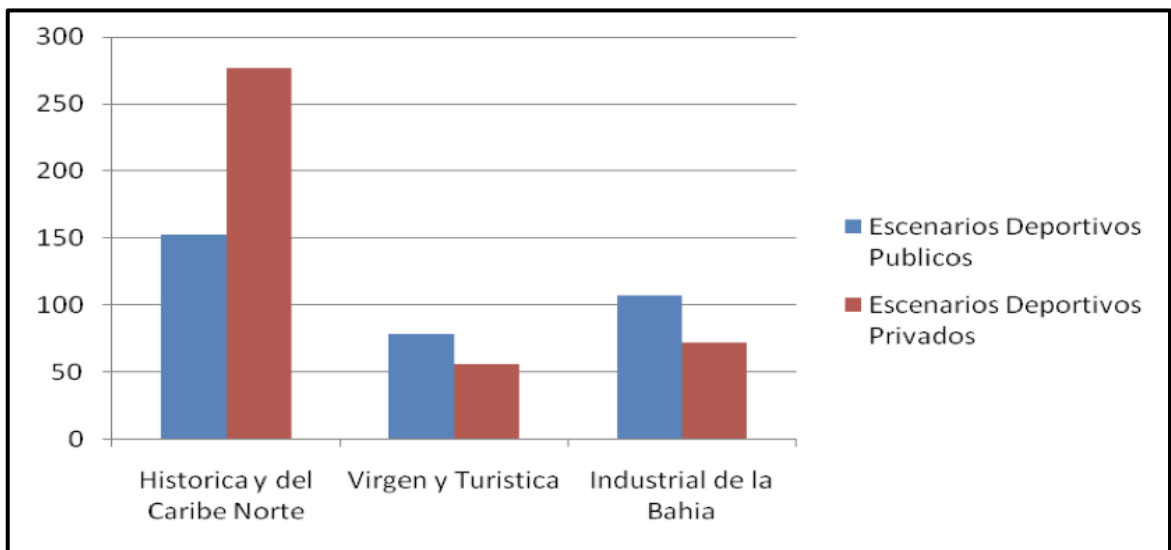
Las localidades de la Virgen y Turística, la mas poblada de la ciudad, e Industrial de la Bahía, presentan déficit en zonas recreativas públicas, llegando a que muchos de los barrios no tengan escenarios deportivos. Esta situación lleva a que sus habitantes en su gran mayoría de estratos uno y dos deban desplazarse a sitios cercanos (Ver grafico 6).

Figura 16: Escenarios deportivos por barrios



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Gráfico 6: Concentración de escenarios deportivos por localidades



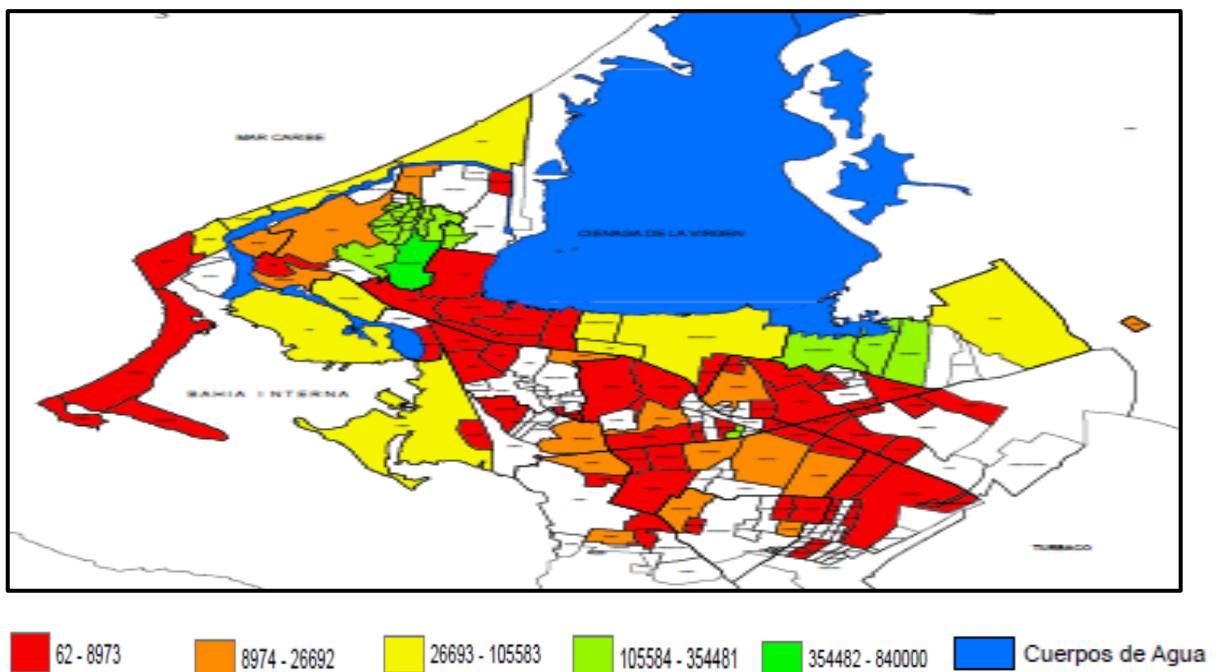
Fuente: Universidad de Cartagena

2.2.6 Espacio público

Este componente es de gran importancia estratégica, toda vez que mejora la imagen urbana de una ciudad y la calidad de vida de sus habitantes. Esta compuesto por diferentes elementos que se presentan en la ciudad de Cartagena así:

Zonas verdes: La ciudad posee poca concentración y articulación de zonas verdes, (mayor concentración demarcadas en verde), la mas importante de la ciudad es el Cerro de la Popa, con una extensión de 840.000 m², aun sin invadir ni intervenir. (Ver figura 17)

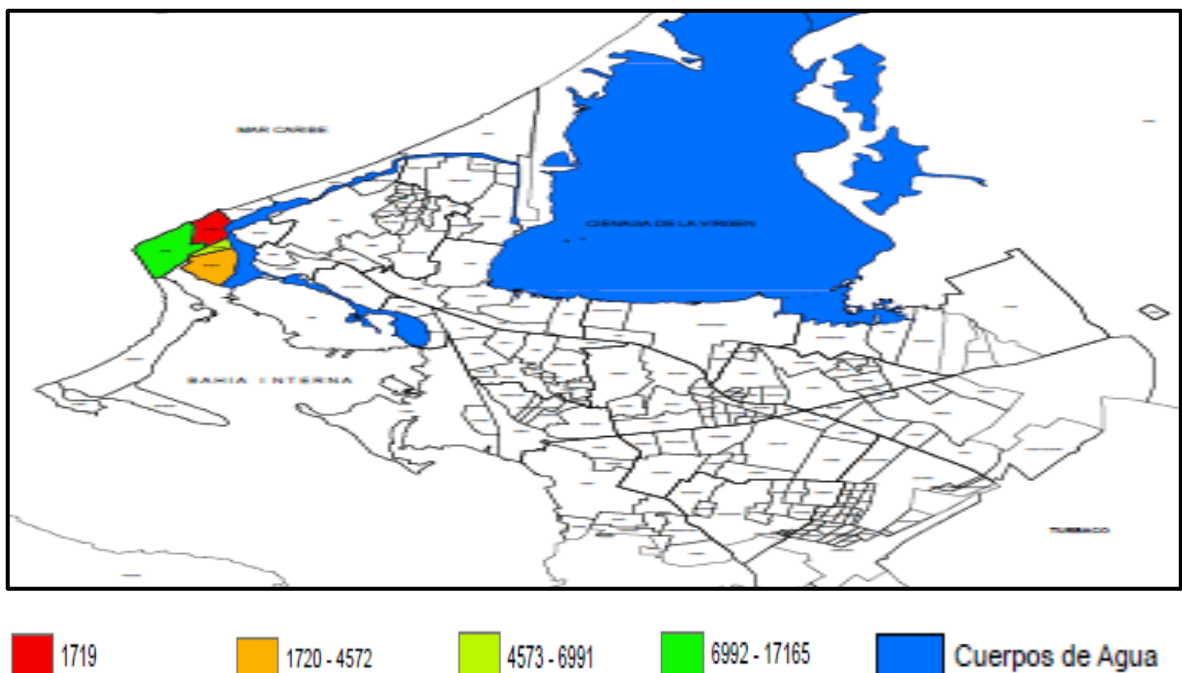
Figura 17: Zonas verdes



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Plazas: En Cartagena las plazas se concentran en la ciudad histórica amurallada (demarcadas en verde), en los barrios Getsemaní, La Matuna , San Diego y El Centro. (Ver figura 18).

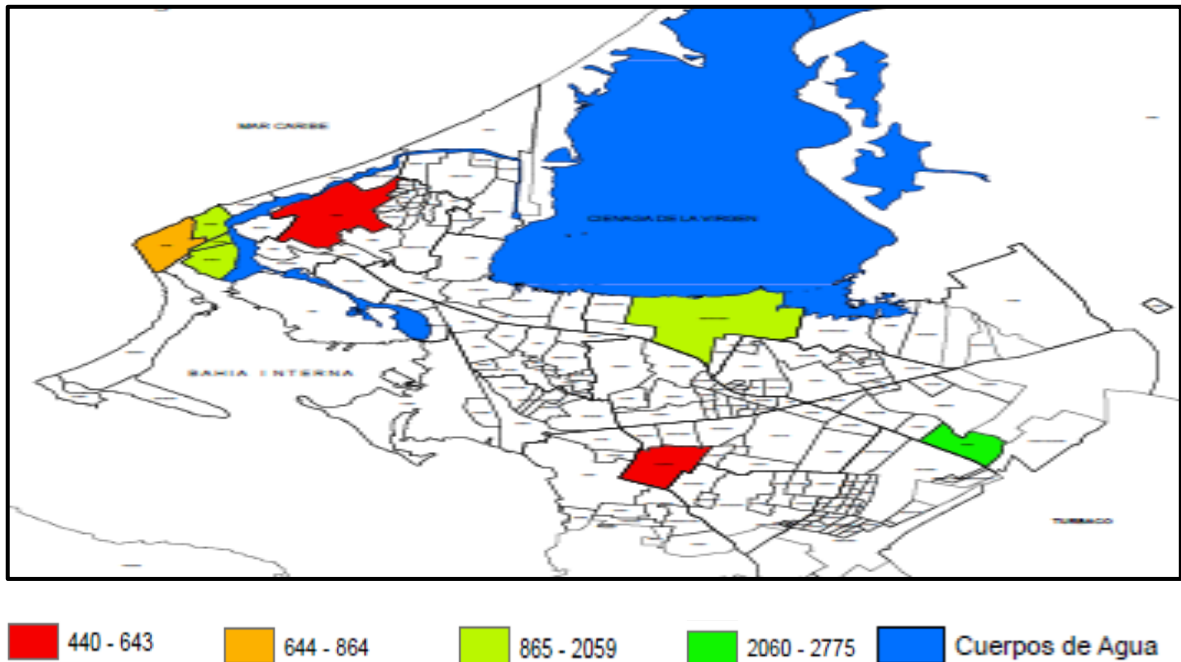
Figura 18: Plazas



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Plazoletas: Estos espacios públicos se encuentran ubicados en los barrios Ternera y La Villa Olímpica (Olaya Herrera UCGU 5) (demarcadas en verde), (Ver figura 19).

Figura 19: Plazoletas



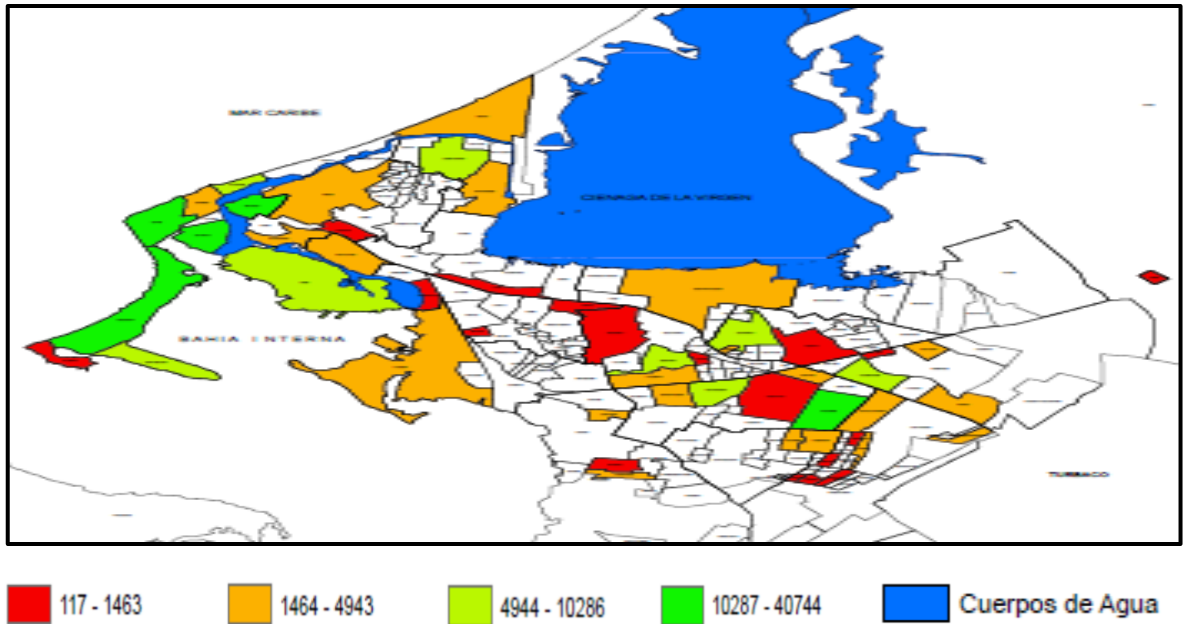
Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Parques: Apreciando la planimetría de Cartagena, se denota la carencia de parques en aproximadamente el 50% de la ciudad, concentrándose los existentes (demarcados en verde) en el sector turístico. (Ver figura 20).

Canchas deportivas: La zona con mayor cantidad de canchas deportivas (demarcados en verde) esta ubicada en el barrio Olaya Herrera, sitio donde se construyo la Villa Olímpica para los juegos Centro Americanos y del Caribe del año 2006 (Ver figura 21).

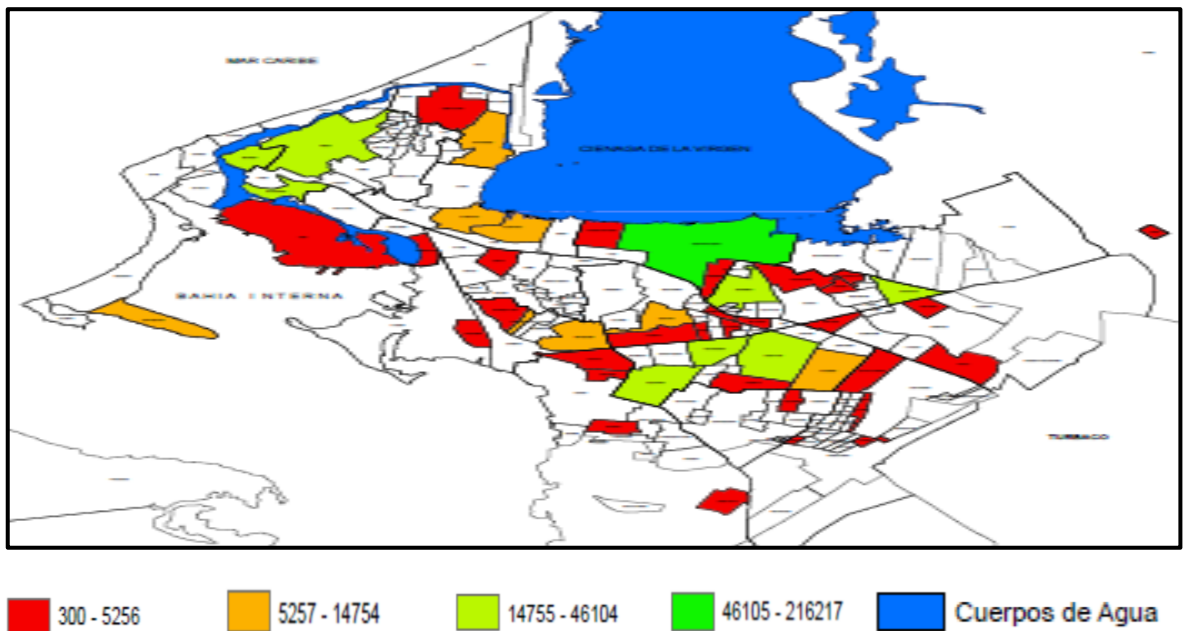
Paseos peatonales: Estos se desarrollan en los barrios de borde, frente a la bahía, a playas, y a la ciénaga de la Virgen. La mayoría de paseos peatonales están ubicados en la localidad histórica y del caribe, en los barrios de gran afluencia turística y de vivienda de alto estrato como son Castillogrande, Bocagrande, Marbella, Manga, y en menor proporción se presentan en la localidad de la Virgen y Turística hacia la vía perimetral que bordea la ciénaga de la Virgen; es de aclarar que todos estos paseos incluyen ciclo rutas. (Ver figura 22)

Figura 20: Parques



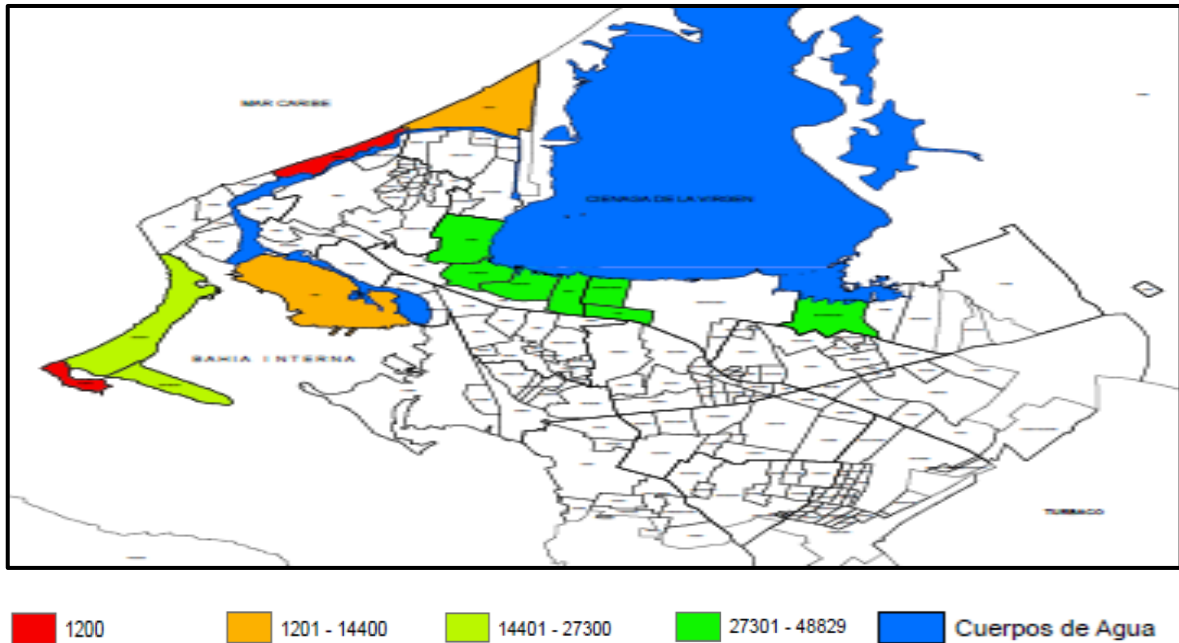
Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Figura 21: Canchas deportivas



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Figura 22: Paseos peatonales



Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Playas: Son una de las principales zonas de interés económico debido al turismo que allí se desarrolla, a nivel urbano se encuentran ubicadas hacia el mar en las localidad Histórica y del Caribe Norte, zona de alta actividad turística e inmobiliaria de la ciudad. (Ver cuadro 4) .

Cuadro 4: Playas urbanas

PLAYAS URBANAS	M2
CRESPO	107.040
MARBELLA	90.616
CABRERO	30.360
BOCAGRANDE	27.300
LAGUITO	39.813
CASTILLOGRANDE	38.850

Fuente: IPREG. Universidad de Cartagena

Bosques de manglar y humedales: Son otros elementos del paisaje natural de la ciudad, los cuales son considerados en la actualidad como lugares de aguas estancadas y producción de mosquitos, por lo que últimamente el secarlos ha sido la norma ante el fuerte desarrollo urbanístico.

La ciudad presenta un déficit en espacios públicos, por lo que es necesario implementar en la propuesta de actuación urbana este elemento así como los componentes ambientales que lo conforman, con el fin de proveer a la ciudad y a sus habitantes de unos lugares que mejoren las condiciones de sostenibilidad, sirvan como escenario de actividades culturales y posibiliten el mejoramiento de las condiciones de movilidad, entre otras.

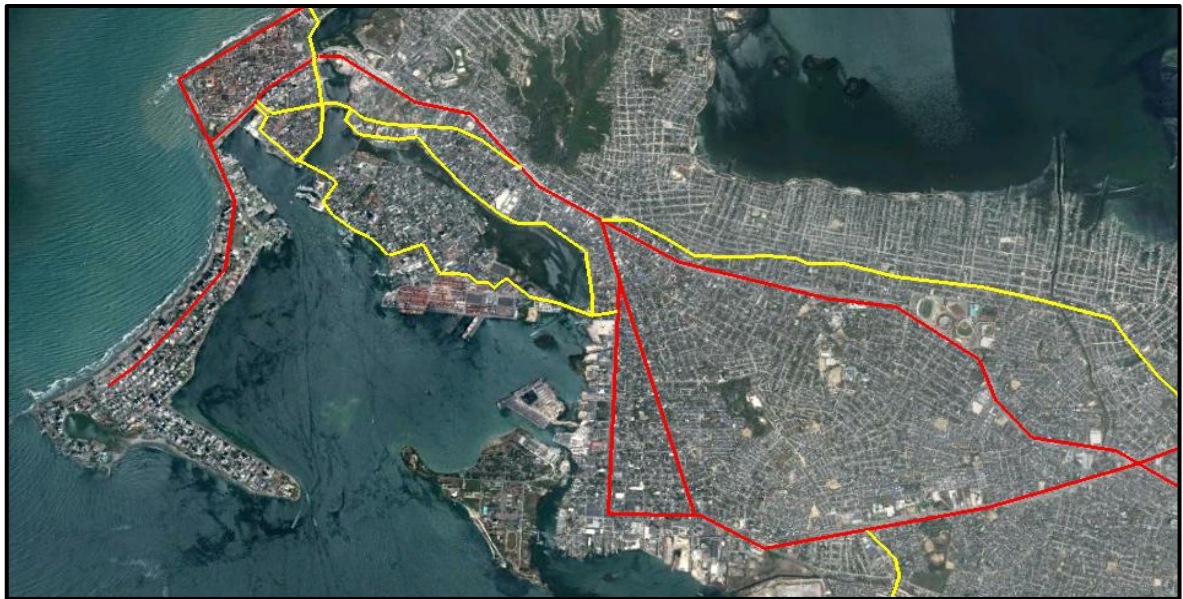
2.2.7 Infraestructura de vías y transporte

El desarrollo de la ciudad ha sido tan emergente, que su sistema de transporte terrestre no es planificado sino que es producto de la necesidad, situación que lo lleva a presentar deficiencias. La ciudad cuenta con cinco rutas de transporte público colectivo que movilizan el 37% de los pasajeros, según estudio realizado en el 2002 por la Universidad Nacional.

Las características de este parque automotor se conjugan con la deficiente infraestructura vial existente y las pocas rutas actualmente autorizadas, las cuales poseen como ejes centrales la Avenida Pedro de Heredia y la Avenida del Bosque, que son las dos arterias viales de la ciudad y manejan una velocidad promedio de 16 Km/hr. (Ver figura 23).

El distrito espera que con la entrada en funcionamiento de SITM TransCaribe la velocidad promedio del transporte colectivo sea de 25km/hr. (Ver figura 24). Las políticas de transporte deben tener como estrategia las necesidades de cada espacio urbano, a nivel social, económico y ambiental; asimismo su desarrollo, objetivos y metas, deben articularse con la planificación de la ciudad.

Figura 23: Vías



Vías principales



Vías secundarias

Fuente: Imágenes de Google elaboración propia

Figura 24: Ruta de TransCaribe



Fuente: - www.transcaribe.gov.co

Un claro ejemplo de esta situación es la península de Bocagrande, en la cual no se incluyó dentro de su crecimiento inmobiliario la infraestructura vial necesaria para permitir el desplazamiento, conectividad y la accesibilidad a las diversas actividades que se realizan a su alrededor, causando graves problemas de movilidad a la zona, en especial en las actividades que se desarrollan sobre la bahía.

La situación del sistema de transporte acuático en Cartagena, en la actualidad no difiere mucho del terrestre, pues este opera de manera informal y no se encuentra legalizado (IPREG, 2010) prestando un servicio acorde a la demanda de desplazamiento de los habitantes isleños (Tierrabomba y Barú) hacia las zonas urbanas y viceversa, además del transporte turístico. (Ver figura 25).

Figura 25: Sistema acuático

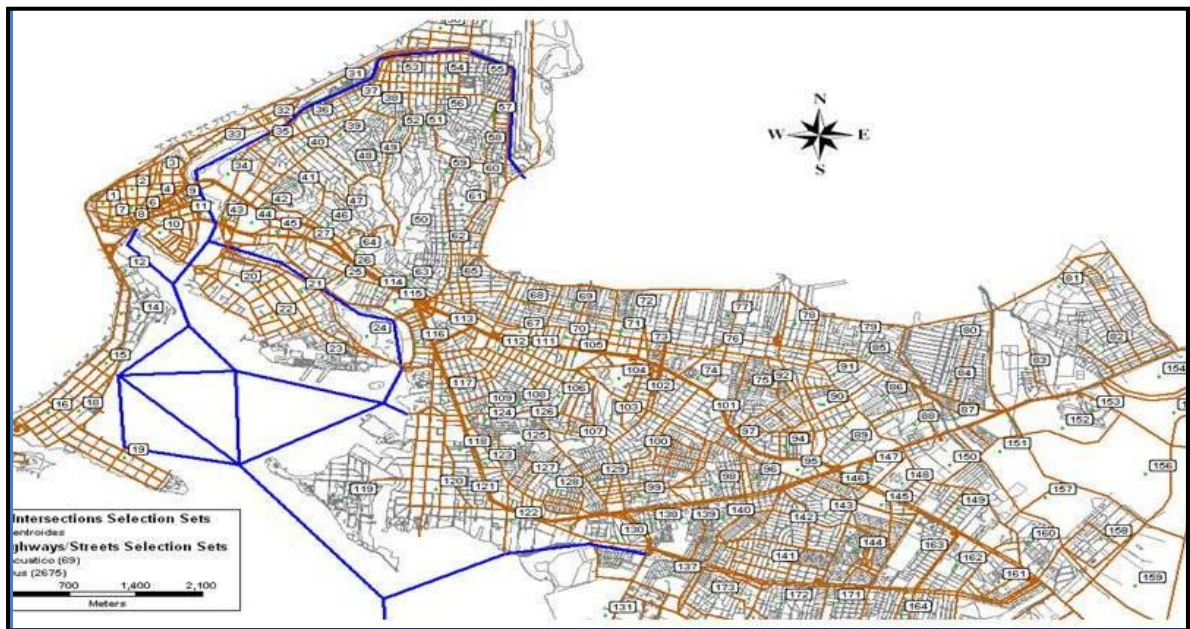


Fuente: Imágenes de Google elaboración propia

Es así que dentro de las fases de TransCaribe está contemplado el componente marítimo, con el fin de mejorar el transporte, aprovechando las características

geográficas de la ciudad (mar, lagos, canales) y ofreciendo soluciones de movilidad. (Ver figura 26).

Figura 26: Ruta acuática de TransCaribe



Fuente: www.transcaribe.gov.co

La movilidad urbana de la ciudad requiere grandes mejoras, las cuales se traducirían en mayor productividad y bienestar para los ciudadanos, pero para lograr esto es necesario analizar y plantear alternativas de solución a situaciones como el funcionamiento general del sistema de transporte público, la ejecución de las obras del TransCaribe, entre otros.

Según la encuesta de percepción ciudadana Cartagena Cómo Vamos 2011, realizada por la firma Ipsos - Napoleón Franco, los habitantes de Cartagena perciben mayores tiempos de desplazamiento hacia sus lugares de trabajo o estudio en el último año frente al anterior, asimismo expresan bajo nivel de satisfacción en general frente a los medios de transporte utilizado (en especial transporte público colectivo), dificultades en cuanto a aspectos del tránsito y regular estado de la malla vial.

La movilidad es uno de los componentes asociados a la productividad económica, la competitividad de las ciudades y la calidad de vida urbana; por lo tanto es imprescindible contar con un sistema de transporte público en la ciudad que posibilite una movilidad ágil y productiva y que garantice el bienestar de los ciudadanos.

2.2.8 Actividades productivas

2.2.8.1 Los puertos y la industria

Cartagena es uno de los puertos mas importantes de América y el mas importante de Colombia, debido a su ubicación estratégica en el continente, las condiciones naturales de sus costas, sus aguas tranquilas y profundas, y el desarrollo de una amplia infraestructura portuaria, industria y logística, la cual le ha permitido el crecimiento de varias actividades productivas para la ciudad y el país.

La infraestructura portuaria esta conformada por cuatro terminales marítimos privados de servicio público y 24 muelles privados propiedad de empresas importadoras y exportadoras ubicados en Mamonal en los cuales se desarrollan actividades de carga, astilleros y muelles de turismo, entre otros. En el 2011 el puerto movilizó un 14,51% mas de contenedores que durante el 2010. (Ver figura 27).

En los últimos años, la dinámica económica se ha evidenciado en la creación de nuevas zonas francas con beneficios para desarrollos industriales, consolidando a Cartagena como la primera ciudad industrial de la región caribe colombiana, con una actividad económica basada en la industria petroquímica y manufacturera, los movimientos portuarios, el comercio, el turismo y la industria de la construcción.

Mamonal es la zona Industrial de la ciudad y una de las más importantes de Colombia, la cual en los últimos diez años ha tenido un crecimiento del 111.11%

pasando de 99 empresas a 209, según datos de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Figura 27: Terminales marítimos.



Fuente: Imágenes de Google elaboración propia

2.2.8.2 El turismo

Cartagena es declarada por la UNESCO en el año 1985 como ciudad Patrimonio Histórico de la Humanidad, debido a los innumerables atractivos naturales, patrimoniales y culturales que posee y que la hacen ser una de las ciudades turísticas más importantes del país.

En la última década Cartagena se ha constituido como uno de los principales destinos de nivel internacional en Colombia, esto debido entre otros a la dinámica inmobiliaria, la oferta hotelera y de ocio que brinda la ciudad, en comparación con otras ciudades del litoral caribe colombiano (Ver cuadro 5).

Estos productos turísticos se encuentran y se desarrollan actualmente en las tres localidades de la ciudad, ubicándose una mayor cantidad en la localidad Histórica y del Caribe Norte.

Cuadro 5: Productos turísticos del litoral caribe colombiano

PRODUC/MERCD	CARTG	BARRAQ	S MART	GUAJ	G MORR	LIT COR	URABA	VALLED
SOL Y PLAYA	●	●	●	●	●	●	●	
T. CULTURAL	●	●	●	●				●
T. NATURALEZA	●	●	●	●	●	●	●	●
T. DE AVENTURA			●	●			●	
T. EVENTOS	●	●						●
CONGR&CONV	●	●	●					●
T. SALUD	●	●						
T. NÁUTICO	●	●	●	●	●	●	●	
PESCA DEPORT	●	●	●	●	●	●	●	
YATING	●	●	●	●	●	●	●	
T. CRUCERO	●		●					
T. DE COMPRAS	●	●						●
TOURING	●	●	●	●				●
T. INCENTIVOS	●		●				●	
ESTUDIANTES	●	●	●					
NEGOCIOS	●	●	●	●				●
NOVIOS	●		●		●	●	●	

● Productos actuales

● Productos potenciales

Fuente: “Cartagena de indias es nuestro patrimonio” Plan sectorial de turismo de Cartagena de indias

Lo anterior exige que la ciudad cuente con una fuerte infraestructura hotelera, situación que lleva a que según datos de la Cámara de Comercio, los hoteles representan el 16% del total de establecimientos del sector turístico y generan el 48% del empleo total del sector; de cada 100 empleos que se generan en la ciudad, 10 corresponden a actividades relacionadas con el sector turístico.

El sector de Bocagrande presenta la mayor oferta de habitaciones de la ciudad, siendo este el 40% de la totalidad habitacional (Ver cuadro 6).

Cuadro 6: Establecimientos de alojamiento y hospedaje por zonas

Zona	Establecimientos de Alojamiento y Hospedaje	Habitaciones
Bocagrande	63	3.937
Centro	87	1.600
Zona Norte	27	1.479
Zonas no turísticas	50	1.403
Getsmaní	47	774
Barú/Islas	16	564
Total	290	9.757

Fuente: Corpoturismo

Este turismo ha beneficiado a algunas áreas productivas, pero a su vez debido al crecimiento acelerado, ha generado diversos problemas sociales, urbanos y ambientales a la región, los cuales afectan a los sectores de mas bajos recursos de la ciudad.

2.2.8.3 Crecimiento inmobiliario

El siglo XXI ha sido para la región litoral del caribe colombiano, en especial para Cartagena un crecimiento en el sector de la construcción, el cual se ha debido en gran mayoría a la vocación económica de la ciudad, la cual esta basada en el turismo, la actividad logística y portuaria y la industria, esta ultima fortalecida por la creación de nuevas empresas conformadas por el tratado de libre comercio y la ampliación de la refinería de ECOPETROL. Unido a lo anterior, el gobierno a establecido unos beneficios tributarios a las empresas que inviertan en el país, generando la construcción de parques industriales, proyectos turísticos, hoteles y vivienda.

Paralelo a lo anterior, la ciudad ha sido elegida como segunda residencia de familias de altos estratos del país, así como del exterior, lo que ha ocasionado un incremento del mercado inmobiliario.

Según la Agencia de finca raíz de Cartagena de Indias (ACR), la ciudad y sus alrededores tienen actualmente alrededor de 600 mil metros en obra, lo que equivale a un 111% de crecimiento con relación al 2006; el valor aproximado por metro cuadrado construido entre 750 mil y 11 millones de pesos, ubicados en zonas de niveles económicos bajos como Turbaco y Bayunca, y en la zona turística de estratos altos, como la ciudad amurallada, Bocagrande, Castillogrande, Manga, El Cabrero y la zona norte, esta última según la curaduría urbana ha tomado importancia debido a que la zona turística tradicional ya copo su capacidad.

Además de los nuevos proyectos habitacionales que se construyen actualmente, se están proyectando dos nuevos centros comerciales, un centro de negocios, una central de carga, así como varios proyectos hoteleros. Paralelo a esto y como ha venido sucediendo desde finales del siglo XX, el centro histórico comenzó a vender las antiguas casas coloniales a inversionistas extranjeros y nacionales de gran poder adquisitivo, los cuales comenzaron a restaurar dichas viviendas para darle un uso turístico, llegando a que en la actualidad la ciudad amurallada sea catalogada con el valor del metro cuadrado más caro del país, llegando a pagarse hasta 10 millones de pesos por metro cuadrado restaurado (ACR, 2012).

La zona insular es otro punto de desarrollo y posicionamiento a nivel mundial que tiene la ciudad, en especial la Isla de Barú, la cual está siendo sitio preferido de empresarios del sector turístico e inmobiliario para desarrollo y construcción de una nueva infraestructura turística del litoral caribe colombiano.

En Cartagena se aprecia un alto valor de tierra, el cual se evidencia en el precio de los inmuebles, debido en parte por ser una ciudad turística, situación que afecta notablemente al residente local, puesto que la ciudad no cuenta con tierras para desarrollar proyectos de vivienda de interés social, llevando a alternativas de estos en sitios como Turbaco, fuera de la ciudad; asimismo acuerdo datos de la seccional de Camacol, en la actualidad solo hay ocho proyectos de VIS,

equivalente a 1678 unidades, cantidad insuficiente frente a los 6.254 hogares que según el Dane, se forman anualmente en Cartagena.

Luego del análisis de Cartagena desde su fundación hasta hoy, se puede apreciar que el desarrollo urbano de la ciudad presentó dos momentos trascendentales, la colonia donde el puerto, sus murallas y baluartes la hacía merecedora a ser una de las ciudades más importantes del Nuevo Mundo; y la modernidad donde la ciudad se recupera de una época de guerras y comienza a conformar la nueva ciudad, con modernas tipologías, espacios de equipamiento, servicios, entre otros.

En la actualidad Cartagena presenta una serie de problemas urbanos y ambientales, generados por el crecimiento caótico de la ciudad, el cual carece de una planificación, situación que se hace evidente en su falta de articulación urbana, deficiente malla vial y sistemas de transporte, discriminación socioespacial de los diferentes estratos sociales, carencia de espacios públicos y zonas verdes, deterioro de los cuerpos de agua, entre otros.

Basado en lo anterior, es necesario al momento de determinar los lineamientos para la actuación urbana tener en cuenta que estos deben incluir las diferentes problemáticas que se evidenciaron en el presente análisis, con el fin de brindar la posibilidad a la ciudad de que al plantearse el redesarrollo de este lote de oportunidad, se pueda contar con alternativas de solución en los siguientes niveles:

- Ambiental: Mitigando el daño ambiental y disminuyendo la radiación directa.
- Urbano: Conformando estructuras de equipamientos, servicios, comercial mixta y portuarias.
- Espacio público: Creando senderos peatonales, áreas deportivas, plazas, entre otros.
- Transporte: Implementando sistemas de transporte multimodal.
- Morfológico: Planteando construcciones muy libres en sus primeros pisos, permitiendo las visuales hacia los cuerpos de agua.

Con estos lineamientos se busca definir un modelo deseado de ciudad, que garantice la integración de los diferentes elementos sociales, económicos y naturales, donde el agua se constituya en un factor importante en la morfología de la ciudad.

3 LOS PREDIOS DE OPORTUNIDAD CON FRENTE DE AGUA

En la actualidad, Cartagena cuenta con la oportunidad de utilizar el lote de la Base Naval , el cual además de contar con una gran extensión, se encuentra ubicado estratégicamente dentro de la ciudad, cerca del centro y con la posibilidad de acceder a el desde cualquier punto, por su conexión con el frente marino. Estas dos características lo hacen un sitio apto para una reestructuración urbana, en el cual pueden plantearse múltiples usos e integrarse con un paisaje particular.

En el desarrollo urbano se relacionan de formas diversas la ciudad y la naturaleza, unas veces a nivel de la satisfacción de las necesidades básicas y otras como mejoramiento de las condiciones de hábitat. En la actualidad, la visión de estos elementos naturales ha cambiado para los gobiernos, los urbanistas y la comunidad en general, los cuales no solo los perciben como abastecedores, sino también como elementos que pueden prestar servicios de carácter ambiental, social y cultural.

Para las ciudades con frentes de agua, estas zonas se han convertido en nuevos espacios urbanos, abiertos y disponibles, con un gran potencial para desarrollar allí actividades que no existan o cuya presencia en el núcleo urbano sea mínima. Esta situación ha llevado a las ciudades a plantear transformaciones urbanas las cuales buscan dar una solución a una problemática, pero a su vez aprovechar una oportunidad para crear una imagen de ciudad.

Desde hace décadas los centros urbanos se han ido transformando con la puesta en marcha de proyectos de regeneración urbana, motivados por las necesidades que van surgiendo en las ciudades debido al paso de los años, como es el caso de los predios con usos inapropiados, cuya función no responde a su ubicación y obstaculizan la estructura urbana de la ciudad, causando dificultad en la accesibilidad al territorio (Jans, 2006). Estos proyectos de regeneración son de largo plazo, pues requieren desde acciones de saneamiento, hasta grandes proyectos de transformación formal y funcional de las ciudades.

A continuación se analizará el predio de la Base Naval y su relación con la ciudad bajo las características de oportunidad urbana, espacio público y accesibilidad, con el fin de determinar las ventajas y desventajas de este y como se podrían utilizar al momento de realizar un proyecto de redesarrollo urbano. El análisis siempre estará enfocado en los tres elementos y la posibilidad de la interrelación del predio y su frente de agua.

3.1 OPORTUNIDAD URBANA

Cartagena es una ciudad puerto y como tal ha sufrido transformaciones urbanas causadas por la necesidad de estar a nivel con los cambios tecnológicos portuarios; estas situaciones que fueron expuestas en los capítulos anteriores del presente trabajo, muestran como la ciudad ha ido modificando la localización de las actividades económicas y de vivienda, generando la necesidad de transformar y densificar el uso de ciertas áreas del territorio.

Para desarrollar un predio de oportunidad como el de la Base Naval, es necesario incluir elementos que ayuden a dar una identidad, lo cual podría lograrse aplicando los atributos esenciales de imagen de ciudad de Kevin Lynch (1960)⁹ (Ver cuadro 7).

⁹ La orientación, la localización y los desplazamientos, así como de sus elementos estructurantes básicos para la claridad del paisaje urbano, los cuales son:

- **Sendas:** Son medios poderosos que pueden servir para ordenar un conjunto, deben tener una cualidad singular en lo referente a actividad, diseño, etc.
- **Bordes:** Deben constituirse en una línea de intercambio trabajada a ambos lados de su extensión
- **Hito:** Su característica principal es su singularidad y el contraste con su contexto.
- **Nodo:** Su esencia es establecer un lugar inolvidable, que no pueda confundirse, dado por la intensidad de su uso.
- **Barrios:** Sectores de carácter homogéneo, en su arquitectura, topografía, etc.

En el sector donde se encuentra el lote prima la actividad turística – comercial como uso principal, posibilitando la implementación de actividades que tengan relación, que existen en el entorno y que son componentes claves de la vida urbana y del desarrollo de la ciudad, como: el ocio, relacionado con actividades al aire libre, eventos deportivos, etc.; el aprendizaje con la creciente variedad de universidades, museos, teatros, bibliotecas, etc.; y la movilidad y conectividad, expresada en nuevas infraestructuras que encajen con las actividades actuales y las nuevas a proponer.

El predio de Base Naval dada su ubicación geográfica, ofrece la oportunidad de incorporar estos nuevos componentes a la ciudad, por medio de diferentes desarrollos e implementaciones, tales como usos mixtos con énfasis en lo comercial y económico, los cuales restablecen la vitalidad de la ciudad, y los de tipo social, cultural y educativo, que refuerzan las interrelaciones de sus habitantes.

Cuadro 7: Instrumentos de identidad urbana

Instrumento de Identidad Urbana			
Representación	Significado	Elementos	Persepcion
Sendas 	Conductos que sigue el observador normalmente.	Calles, Senderos, Lineas de transito, Canales, Caminos etc	Dentro
Bordes 	Elementos lineales, que el observador no usa. Son rupturas lineales de continuidad, usualmente separan un area de otra.	Playas, Cruces de Ferrocarril, Vallas, Fronteras fisicas. Generalmente con cuerpos laterales fisicos	Dentro
Barrios o Distritos 	Secciones del entorno o ciudad de tamaño mediano o grande.	Distritos, Colonias, Barrios.	Dentro o Fuera
Nodos 	Puntos estrategicos de la ciudad, qe denotan intensidad y densidad poblacional. Pueden ser focos donde parten o se encamina la poblacion.	Cruce o Convergencia de Sendas	Dentro
Hitos 	Punto de referencia, donde el observador no entra en ellos. Usualmente es una objeto fisico definido.	Edificio, Monumento, Iglesia, Señalamiento, Montaña, Tienda, Plaza. La característica principal es que este elemnto pueda ser distinguido desde diferentes	Fuera

Fuente: mediariourbano.blogspot.com

En consecuencia, el predio se convierte en oportunidad para realizar una propuesta de redesarrollo y se espera mediante lineamientos urbanos, reestructurar un sector de la ciudad a través de la recuperación y vinculación del tejido urbano con el frente de agua, maximizando el manejo del espacio público y las oportunidades urbanas, tomando como base el aprovechamiento de dichos frentes y generando actuaciones que planteen nuevos crecimientos, cambios a nivel de imagen y zonas de esparcimiento.

3.2 ESPACIO PÚBLICO

El espacio público comprende todo aquello que posee circulaciones abiertas, como calles, plazas, parques, etc., se caracteriza físicamente por su accesibilidad, y puede ser de los siguientes tipos (Villareal Molina y Doria Franco, 2011):

- **Viales:** Separador, andén, antejardín, alameda, vía peatonal, etc.
- **Recreativas de uso público:** Zona verde, plaza, plazoleta, parque y campo deportivo.
- **Equipamiento comunal:** Zona verde y comunal.
- **Servicios públicos:** Franjas de aislamiento, rondas de río, quebradas, canales, lagunas.

En Cartagena, así como en otras ciudades del mundo el acelerado crecimiento urbano genera brechas entre los espacios públicos y sus habitantes; esta situación se observa en la reducida cantidad de zonas verdes, plazas, plazoletas, parques, playas y paseos peatonales que ofrece la ciudad, tema que fue tratado en el capítulo anterior.

Estos espacios públicos se encuentran desestructurados urbanamente, pues carecen de una conexión entre ellos, creando la necesidad de generar ejes

ambientales que ofrezcan una estructura ecológica para la ciudad, que a su vez los conecte entre sí, pero también con zonas de gran importancia como el centro histórico de la ciudad.

3.3 ACCESIBILIDAD

Una ciudad accesible es aquella que debe proporcionar las garantías suficientes para que sus ciudadanos, sin ningún tipo de discriminación, interactúen entre los diferentes grupos sociales permitiéndoles el acceso equitativo a todos los beneficios de la ciudad. Esta situación se hace cada vez mas difícil en algunas ciudades debido al aumento de su tamaño físico y de su población, lo que lleva a tiempos mayores de desplazamiento y pérdida del bienestar, entre otros, reflejándose en el aumento de los valores de los bienes y los servicios.

Cartagena es una ciudad en la cual la accesibilidad a ciertas actividades es bastante compleja, debido a la falta de un planeamiento urbano estructurado, pues el crecimiento de la ciudad ha sido emergente, pero su conformación de elementos de conectividad no ha ido paralelo a este crecimiento.

Por su ubicación sobre una bahía, la ciudad manejó a través del tiempo los sitios de intercambio social, económico y cultural sobre sus frentes de agua, convirtiéndose estos en el eje estructurante de la ciudad, y catalogándola como puerto de intercambio, pero con el crecimiento urbano, el agua se convirtió solo en un sitio de actividad portuaria industrial, debido a que sobre ella se situaron todos los puertos y zonas francas, llevando a la ciudad a que perdiera el acceso a sus frentes de agua, pues creció detrás de sus puertos (Mashini, s.f.).

Este crecimiento urbano ha provocado no solo la pérdida de frentes de agua hacia la zona industrial portuaria, por causa de su función, sino también en las zonas turísticas y residenciales de los barrios de Manga, Bocagrande y Castillogrande, donde la relación con los frentes es manejada por senderos peatonales

intermedios entre vías de gran flujo vehicular y el mar, convirtiéndose en elementos de accesibilidad visual, pero no integradores de la estructura urbana.

La ubicación del predio de la Base Naval le ofrece a la ciudad la posibilidad de plantear alternativas de solución a la falta de accesibilidad, mediante un redesarrollo del lote, donde este se integre la estructura urbana, fortaleciendo la infraestructura física, social, cultural y económica existente, ampliándole la posibilidad al ciudadano de tener un contacto mas cercano con el entorno y las oportunidades que este le brinda.

3.4 VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL PREDIO CON RELACIÓN A LA CIUDAD

Las características físicas y geográficas de un predio ofrecen unas ventajas y unas desventajas a nivel urbano con relación a la ciudad, las cuales son importantes al momento de plantear un redesarrollo urbano (Bruttomesso, 2008).

3.4.1 Ventajas y desventajas de un predio con frente de agua

- El hecho de que su localización le permita tener contacto con el agua, hace que el predio ofrezca una oportunidad de desarrollo, no solo para la zona sino para la ciudad. Los predios con frente de mar son de gran ayuda para renovar zonas abandonadas y antiguas, produciendo cambios urbanos a gran escala que incluyen la relación con el agua, renovando el aspecto de la ciudad, mejorando el funcionamiento y construyendo una nueva imagen.
- Presenta la posibilidad de utilizar el agua para desarrollar potencialidades relacionadas con el transporte urbano, como implementar sistemas multimodales que complementen el sistema de transporte actual, ayudando a disminuir la congestión vehicular y mejorando la calidad de la vida urbana.
- La presencia del agua brinda una belleza del paisaje urbano a la ciudad, trasformando, realzando lugares y estructurando sus asentamientos

urbanísticos, mediante la mezcla de la naturaleza y la arquitectura.

- Los predios de las ciudades costeras pueden presentar un problema o peligro para la región por las agresiones que se pueden generar debido a condiciones meteorológicas externas, así como por comportamientos irracionales del hombre, que contamina y desperdicia el agua urbana, provocando daños que comprometen el equilibrio y la belleza de las ciudades de borde de agua.

3.4.2 Ventajas y desventajas del predio de la Base Naval

El predio de la Base Naval, aparte de compartir las ventajas y desventajas antes citadas, tiene las propias, dadas por factores geográficos, ambientales y urbanos, asimismo tiene sus relaciones con la ciudad, por lo cual es necesario conocerlas con el fin de ir confirmando unas posibles propuestas de acción a nivel de los tres factores estudiados: oportunidad urbana, espacio público y accesibilidad, con el fin de que sean útiles al momento de formular los lineamientos para el redesarrollo urbano del predio (Ver figura 28 y cuadro 5).

3.4.2.1 A nivel de oportunidad urbana

- La importancia del enorme espacio liberado (30 ha) y su frente de agua (1500 ml), brinda la oportunidad de utilizar el predio con actividades que atraigan la mayor cantidad de población tanto de habitantes, como de turistas e inversionistas, mediante la posibilidad de construir infraestructuras de usos varios como administrativos, educativos, culturales, ocio, vivienda, etc., llegando a conformar un nodo que se convierta en una imagen de la ciudad.
- El desarrollar el predio generara al Distrito la necesidad de implementar programas para descontaminar y proteger la bahía, así como alternativas de solución a los diferentes problemas causados por los factores climáticos.
- Es necesario antes de comenzar a realizar cualquier planteamiento de transformación del predio, determinar dónde están los límites de los instrumentos urbanos actuales y que cambios habría que introducir en las normativas vigentes, ya que en la actualidad hay afectaciones en el predio a nivel de las alturas actuales permitidas y su futuro uso.

Figura 28: Características del predio de la Base Naval

A nivel urbano



A nivel del lote



Fuente: Google Earth elaboración propia

Cuadro 8: Ventajas y desventajas del predio de la Base Naval

OPORTUNIDAD URBANA		
CARACTERÍSTICA	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Ubicación	Estratégica para la ciudad debido a que este se encuentra en medio de las diferentes actividades económicas	
Usos adyacentes	Situado al comienzo de una de las localidades de mayor actividad turística y comercial, y frente a una zona industrial portuaria.	
Elementos de ciudad		Después de retirarse la Base, el predio carece de elementos que la identifiquen.
Factores climáticos		Inundaciones producidas por mares de leva y fuertes lluvias, lo que genera dificultad para la circulación tanto vehicular como peatonal (CIOH, 2008).
Factores ambientales		Contaminación, por vertimiento sobre la bahía de las aguas residuales de la actividad portuaria e industrial y las servidas de la ciudad, sin ningún tipo de tratamiento. (Decreto 0977 de 2001).
Área	30 hectáreas únicas en la ciudad.	
Frente de agua	Extensión de 1500 metros sobre la bahía.	
Propietarios	El estado.	
Normas vigentes	Zona de renovación.	Alturas y ocupación en zonas adyacentes al centro histórico (Acuerdo 23 BIS de 1996).

Continuación cuadro 8

ESPACIO PÚBLICO		
CARACTERÍSTICA	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Zonas de reunión		No presenta elementos o espacios de esparcimiento público.
Amoblamiento		Carece de elementos urbanos del tipo andenes, bancas, etc
Zonas verdes		Carece de espacios verdes.

ACCESIBILIDAD		
CARACTERÍSTICA	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Facilidad	Su ubicación en el centro de todas las actividades de mayor importancia económica	
Continuidad en la estructura urbana		En el predio el espacio sufre un estrangulamiento produciendo un conflicto en el sistema vial.
Accesibilidad terrestre	Una estación de SITM TransCaribe en el frente del predio.	Una sola vía vehicular que solo llega al centro.
Accesibilidad acuática	Cuenta con una dársena y varios muelles.	

Fuente: Elaboración propia

3.4.2.2 A nivel de espacio público

En la actualidad y debido a la actividad que se realiza en el predio, este no brinda ninguna ventaja a nivel de espacio público, pero por su conformación geofísica, localización, y frente de agua, hace que ofrezca innumerables alternativas de solución como parques, paseos peatonales de frentes de agua, e implementación de mobiliario urbano que llamen al disfrute del espacio y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes y turistas.

3.4.2.3 A nivel de accesibilidad

La ubicación del predio es primordial al momento de realizar cualquier transformación urbana, toda vez que permite mejorar la accesibilidad con la trama existente mediante la continuidad de un recorrido ribereño, la generación de nuevos espacios y la implementación de un sistema de transporte multimodal, entre otros.

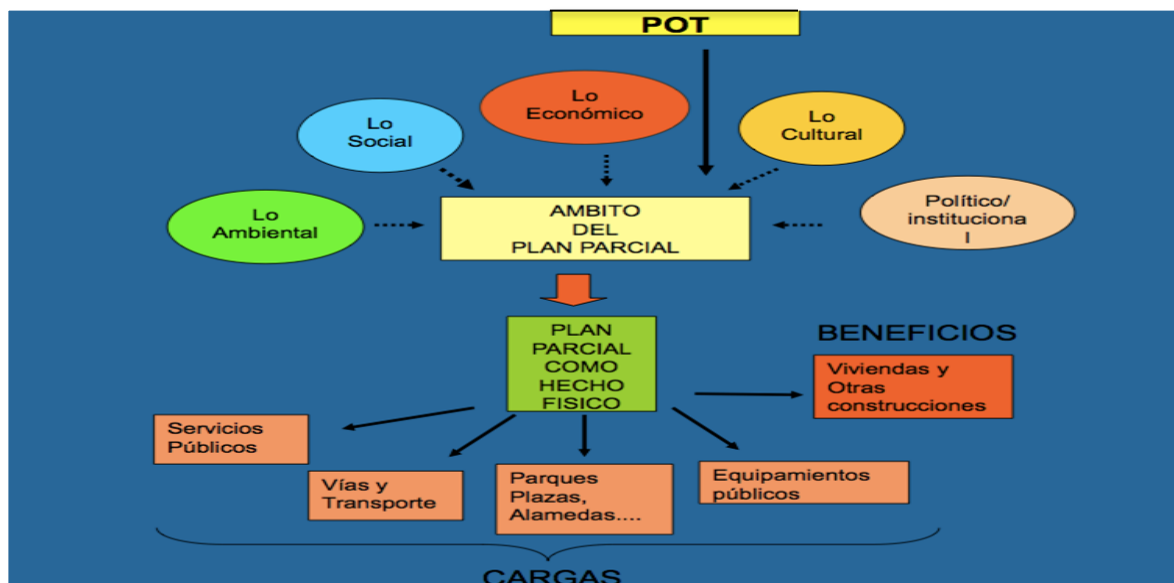
Se puede concluir entonces que el predio es un lugar excepcional para realizar una transformación del territorio, implementando soluciones urbanas integrales, conformando espacios ordenadores, polivalentes y articuladores, que a su vez sean intercambiadores sociales con identidad ciudadana.

4 CONCLUSIONES - PROPUESTA LINEAMIENTOS URBANOS

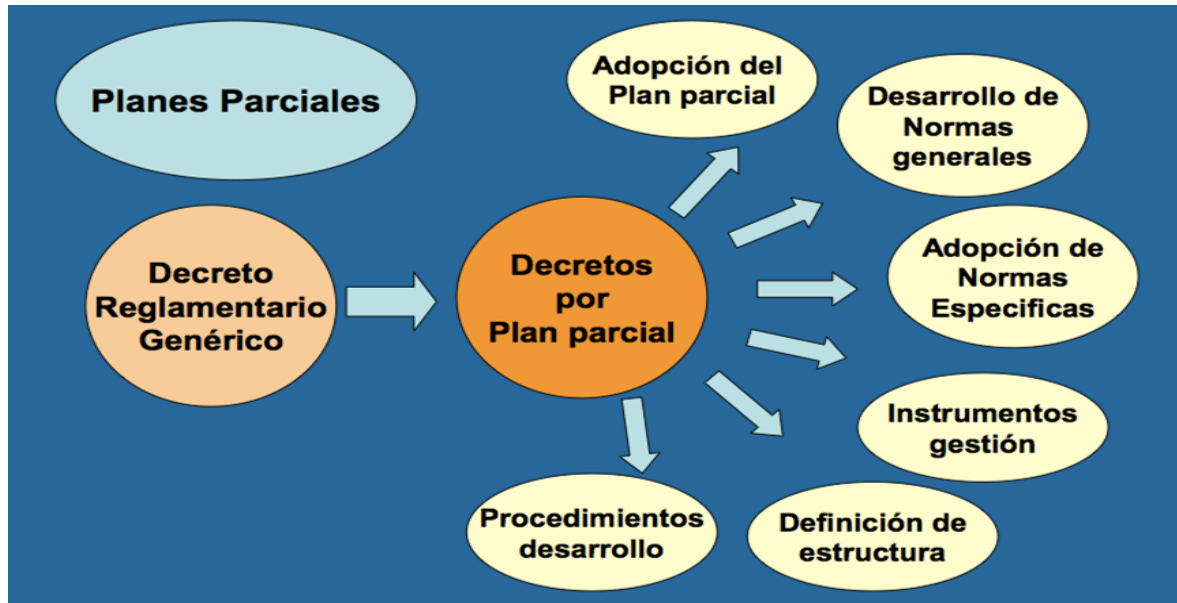
Cartagena por su evolución urbana ha generado sitios que ya son obsoletos para la ciudad, debido como en nuestro caso de estudio, porque el uso ya no es apto para desarrollarse en ese lugar, ya que se encuentra en un área central. Este tipo de situaciones llevan a la necesidad de intervenciones integrales, mediante procesos de redesarrollo urbano, para poder incluir la zona nuevamente a la ciudad.

El plantear una actuación urbana y el cómo intervenir a nivel público – privado, permite tener una visión de las acciones y referentes para formular y ejecutar dichas intervenciones, analizando los factores que presentan deficiencias en la ciudad en los niveles ambiental, urbano, de espacios públicos, transporte y de morfología. Lo anterior con el fin de impulsar los valores socioeconómicos, ambientales, edificatorios y funcionales de la zona de estudio, para así poder acrecentar la calidad de vida de los habitantes y turistas, mediante opciones de mejora de los niveles de habitabilidad, dotación de equipamientos de servicios, espacios libres de usos público y la rehabilitación de los frentes de agua. (Ver figura 29).

Figura 29: Elementos de planeamiento urbano



Continuación figura 29



Fuente: www.icesi.edu.co

4.1 PRINCIPIOS

- **Mantenimiento de la biodiversidad y calidad ambiental** para contribuir a la protección y consolidación de los recursos naturales existentes.
- **Recuperación del espacio público**, como la clave para lograr un aprovechamiento más intensivo, en donde los espacios libres privados disminuyan en función de su uso público. Esto tiene que ver adicionalmente con la noción ambiental y con la biodiversidad de la ciudad, en donde el equilibrio entre lo construido y lo natural se logra en forma obligada con la presencia de los cuerpos de agua.
- **Vinculación y accesibilidad** mediante un intercambiador de transporte que articule las posibilidades de un transporte marítimo masivo desde el sur de la ciudad con el SITM TransCaribe, de taxis y servicios turísticos de la ciudad.

- **Consolidar un nuevo centro urbano que se convierta en imagen de la ciudad**, la cual en su desarrollo al siglo XXI requiere de una transformación y evolución de algunos usos urbanos en relación con su papel regional y con las características centrales de la zona de intervención. El transporte, vinculando la capacidad de los cuerpos de agua para ello; la educación, aprovechando el intenso desarrollo industrial y de logística que actualmente tiene; el comercio, aumentando la accesibilidad de una población creciente y dinámica, actualmente segregada o marginada, pero con capacidad para vincularse al mercado (obreros de la industria y empleados de las áreas de servicio); y la recreación o esparcimiento en una ciudad que cuenta con un alto potencial de visitantes y un entorno metropolitano inmenso (teatros, auditorios o centros de diversión).
- **Participación e inclusión de la sociedad**, ordenando, articulando y equilibrando, las actividades en función del bien común y los intereses de los distintos sectores.
- Establecer **alianzas público – privadas**, donde el Estado aporte como soporte fundamental del desarrollo y la capacidad privada como ejecución gerencial y de manejo del mercado.
- **Una propuesta participativa y flexible**, que posibilite su ajuste, verificación y complementación.
- **Consolidar la competitividad** para el aumento de la productividad y atracción a la inversión.

4.2 ESCENARIO

Luego de haber analizado la ciudad en su historia y en su conformación espacial, así como el espacio de intervención en su situación urbana actual y en las oportunidades de desarrollo al futuro, se prefigura un entorno de actuación teniendo como base la normativa existente y una propuesta de línea de actuación.

Según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Cartagena, el lote de la Base Naval hace parte de las áreas de actividad institucional en suelo urbano, con una clasificación del tipo grupo 3, el cual comprende los establecimientos que prestan servicios especializados de cobertura distrital, de alto impacto ambiental y urbanístico, con edificaciones especializadas y obras de infraestructura de

servicios públicos especiales y su cobertura abarca el distrito y las áreas de los municipios vecinos. Hacen parte de este grupo establecimientos como hospitales, universidades, institutos tecnológicos, centros administrativos, sedes de empresas de servicios públicos, equipamientos de transporte, teatros, bibliotecas, museos, centro deportivos, parques y zonas verdes de cobertura distrital.

Esta zona luego de reubicarse la Base Naval es considerada por el manual de ordenamiento administrativo del espacio urbano del distrito de Cartagena, (acuerdo 23 bis de 1996), como zona institucional de proyectos especiales y en ella solamente se permitirán desarrollos integrados con reglamentación especial; por lo cual es necesario plantear un proyecto con tratamiento de renovación urbana, que permita modificar la situación normativa actual y proponer un desarrollo urbano que satisfaga las posibilidades y necesidades urbanas de la Cartagena del siglo XXI.

4.2.1 Objetivos

General: Analizar las condiciones de aprovechamiento de zonas de oportunidad urbanística, el caso de la Base Naval en Cartagena, y proponer el método de acercamiento y diseño de lineamientos para su intervención urbana.

Específicos:

- Aprovechar las condiciones geomorfológicas de la ciudad y su ubicación estratégica como mejoramiento de la estructura funcional urbana.
- Recuperar los cuerpos de agua como primer paso hacia la mejora ambiental.
- Proponer alternativas de transporte que puedan ser complementarias a las existentes y que articulen las diferentes zonas de la ciudad.
- Conformar sistemas de espacios públicos y de equipamientos sociales que integren a habitantes y turistas.

4.2.2 Alcance

El fin urbanístico de esta actuación es fortalecer un sitio estratégico, mediante la construcción de una nueva imagen urbana y del significado del espacio público, donde este sea un elemento articulador y estructurador entre la ciudad antigua y la ciudad moderna, teniendo como punto central la bahía, mediante la integración social a nivel del peatón.

Además de proponer alternativas de solución a necesidades de la ciudad, también se deben tener en cuenta aspectos cualitativos como la localización estratégica y cercanía al centro de la ciudad, la riqueza paisajística, el patrimonio histórico y la cercanía al SITM TransCaribe y vías principales.

Para estas actuaciones, se tiene en cuenta las cualidades geográficas, los elementos estructurantes del tejido urbano, las áreas de oportunidad, y localización de actividades económicas, lo que lleva a proponer redensificación y transformación de usos, hitos urbanos, espacios públicos, equipamientos y servicios, alternativas de transporte, entre otros.

Como se dijo inicialmente, el manejo del POT para el predio de la Base Naval, es de zona institucional de proyectos especiales, por lo que inicialmente el distrito deberá determinar los procesos participación ciudadana y el papel del distrito en el proceso de formulación, aprobación y ejecución de los planes parciales, condiciones para su aprobación, obligaciones, reglamentación específica, cargas, asignación de beneficios y derechos urbanos, unidades de actuación urbanística, definición de las áreas de manejo especial.

Se plantea la participación de variados actores, públicos y privados tanto internos como externos, comenzando la participación por diferentes entes del estado para ser continuado por actores sociales, proporcionando así múltiples instrumentos y herramientas de participación de la comunidad.

Para su gestión es necesario implementar modos de comunicación que hagan posible la participación de los diferentes sectores involucrados en el desarrollo y gestión del suelo, tales como el sector público y el gremio inmobiliario, constructor e inversionista.

Se conformara una entidad gestora que gerencia el plan bajo las siguientes líneas de acción: social para mitigar impactos que la actuación pueda generar; comunicación del lugar, datos cobertura, etc.; planificación que permita el ingreso de datos actualizado; financiera para esquemas de financiación público - privados; y jurídica como acompañamiento constante.

4.2.3 Lineamientos

Ambientales: El medio natural es una de las características principales del predio en estudio, toda vez que cuenta con una gran extensión de frente de agua hacia la bahía, lo que posibilita plantear una serie de actividades dentro de la actuación urbana a desarrollar, estableciendo relaciones espaciales efectivas, integrando los elementos naturales, como es la bahía, con las zonas urbanas como Bocagrande y el centro histórico, mejorando su calidad ambiental y como aporte al espacio público, con el fin de que se convierta en un elemento principal del sistema estructurante urbano y de la integración ciudadana.

- Se deberán implementar programas de manejo de residuos sólidos, saneamiento de los vertimientos líquidos en los diferentes cuerpos de agua de la ciudad y sobre la bahía.
- Conformar planes para manejo de zonas de retiro como generación de espacios públicos.

Se plantea que al menos un 50% del área neta urbanizable sea área libre; proponiendo un parque lineal a lo largo del borde de la bahía que articule el centro histórico, el muelle turístico y los barrios de Bocagrande y Castillogrande, esta franja deberá contar con un ancho no menor a 10 metros. Asimismo generar dos espacios verdes que integren el borde de la bahía con el desarrollo urbano de Bocagrande, acercando los dos bordes costeros en una operación que debe trascender la zona, conformando un gran espacio verde para la ciudad, arborizado, iluminado y concebido para circulación peatonal que se conecte con barrios, servicios y equipamientos.

Urbanísticos: La ubicación estratégica del predio con relación a la ciudad, permite consolidar allí un lugar de convocatoria ciudadana, que oferte todo tipo de

actividades compatibles con el espacio público y el entorno inmediato, buscando una cohesión social y fomentando las actividades económicas del centro histórico, Bocagrande y terminales marítimos, ente otras.

- Generar estructuras urbanas aptas para actividades comerciales, de equipamientos, servicios, portuarios, culturales, etc. que se integren con el territorio.
- Conformar un sistema de espacio público que mejore las condiciones ambientales y paisajísticas de la zona, incluyendo plazoletas, paseos peatonales, parques, etc.
- Consolidar usos de servicios complementarios a las actividades a realizar, aprovechando la localización estratégica y su relación tanto por medio terrestre como acuático.

Se propone un desarrollo urbanístico con mezcla de usos, en donde las actividades rentables como vivienda, turismo, comercio y servicios, apalanquen los usos sociales que la ciudad necesita, un hospital, una universidad y un complejo cultural, todos ellos con acceso desde la bahía, lo cual permita que sea utilizado por todos los habitantes de la ciudad. (Ver cuadro 9)

Cuadro 9: Esquema de propuesta urbanística

ESQUEMA DE PROPUESTA URBANÍSTICA	
Área total intervención 30 Ha.	
USOS	AREA M2
SOCIALES (aprovechamiento de un 3%)	225.000
Hospital	100.000
Universidad	60.000
Complejo cultural	65.000
RENTABLES (índice de construcción de un 7%)	525.000
Vivienda	150.000
Turismo	75.000
Comercio	200.000
Servicios	100.000
APROVECHAMIENTO SOBRE EL AREA TOTAL 2,5	

Fuente: Elaboración propia.

Analizando la propuesta desde lo comercial y con base en los costos del valor de metro cuadrado de la zona, estudiado en los capítulos anteriores, se puede plantear que el valor es de \$ 5 millones de pesos por metro cuadrado, es decir la venta del proyecto tendría un valor aproximado de \$ 2 billones y medio de pesos. Asimismo el predio costaría \$ 375 millones, que equivaldría al 15% de las ventas.

Sociales: Las conformación urbana de la ciudad evidencia de manera notoria las diferencias sociales, en especial en lo referente a espacios públicos y equipamientos; la ubicación de este sitio lo hace apto para lograr una zona central de actividades, donde todos los habitantes puedan disfrutar de estas, tanto por el aprovechamiento de los nuevos empleos que se generaran, como de los sitios y espacios públicos, mejorando así su calidad de vida.

- Mejorar las condiciones socioeconómicas para la población en general, considerando actividades que puedan ser aprovechadas por todos los habitantes.
- Identificar y potencializar el área como oportunidad para brindar actividades acordes con las exigencias y las dinámicas del mercado.
- Favorecer intereses socio-económicos, factores culturales y preferencias de los consumidores tanto habitantes como turistas.

Se plantea la posibilidad de desarrollar un tipo de vivienda de interés social, donde las soluciones habitacionales tengan un costo de hasta 175 SMMLV, (según la clasificación del Plan Nacional de Desarrollo (PND)) con el fin de que las viviendas estén mas cerca de los centros económicos de la ciudad, evitando un crecimiento disperso de las mismas. Las condiciones para la aplicación de los subsidios para dichas viviendas serán determinados por Gobierno Nacional y las Cajas de Compensación Familiar.

Con el fin de incluir dentro de la actuación urbana a todos los sectores, en especial desde la zona sureste de la ciudad, se plantea implementar un sistema de transporte marítimo que facilite la accesibilidad a los diferentes servicios sociales que se proyectan.

Gestión: El modelo de ocupación que se propone para este predio se fundamenta en el equilibrio funcional del territorio, la sostenibilidad ambiental, la competitividad

y la equidad social entre otros. Un desarrollo urbano dentro de un medio natural, con alta oferta para la generación de espacio público y para la protección del medio ambiente.

- Integrar los diferentes aspectos que caracterizan a la ciudad acuerdo su funcionamiento y cualidades importantes.
- Reconocer las potencialidades de los espacios urbanos, como lugares para el desarrollo y la integración socioeconómica, ambiental y cultural.
- Conjugar la planificación estratégica con los programas, proyectos y las necesidades de la ciudad, involucrando a la ciudadanía a través de sus instituciones y organismos.
- Plantear opciones de financiación y ejecución de los programas de actuación urbana.
- Determinar bases institucionales concretas que generen un espacio propicio para la reunión de los actores interesados, incentivando la participación e inversión del sector privado.
- Definir las etapas y programas a corto y largo plazo, teniendo como base los medios con que se cuenta y la situación ideal óptima de medios para alcanzar lo propuesto.

Esta actuación urbana se pretende realizar a través de un plan parcial, con el reparto de cargas y beneficios, en donde los equipamientos cuentan como cargas de la operación.

Se planteara un proyecto urbano de redesarrollo, donde la urbanización y la venta de predios se dará entre los inversionistas y el sector inmobiliario de la ciudad según la capacidad de estos; la idea principal es generar un conjunto de proyectos inmobiliarios privados que confieran variedad y riqueza arquitectónica a la actuación urbana.

4.2.4 Estrategias

Estrategia ambiental: Mediante esta actuación urbana se pretende proteger y conservar los cuerpos de agua, conformando áreas de retiro, fomentando la reforestación, y proponiendo sistemas de recolección y tratamiento de las aguas residuales.

- A nivel urbano regional mitigar el daño ambiental existente en los cuerpos de agua, mediante la recuperación de esos frentes de agua.
- Disminuir la radiación directa sobre los andenes por medio de la siembra de árboles de follaje denso.

Estrategia urbanística Integrar el sector de Bocagrande, con el resto de la ciudad y con los elementos naturales que la rodean, desarrollando el predio como unidad abierta, permeable, dotada de espacios públicos, equipamientos y una variada oferta de actividades complementarias que se integren a la estructura de la ciudad, disponiendo de gran cantidad de zonas verdes, áreas libres y espacios con fines recreativos y de encuentro, que además cuente con un sistema de transporte multimodal, que permita articular la actuación urbanística a la trama existente.

- Estructura de espacio público: Conformar un sendero peatonal hacia la bahía que permita apreciar las visuales que ofrece el predio.
- Estructura de zonas verdes: Crear corredores ecológicos entre la bahía y el caribe, generando áreas que brinden la posibilidad de un ambiente más fresco en la zona.
- Estructura de equipamientos y servicios: En complementación del sistema de equipamientos frente al reto del siglo XXI, conservar y fortalecer la infraestructura existente del Hospital Naval. Crear una institución universitaria de carácter tecnológico cuyas carreras estén acordes a la actividad económica de la ciudad.
- Estructura portuaria: Conformar equipamientos deportivos náuticos que permitan el disfrute de una ciudad costera. Implementar una terminal

marítima para cruceros y veleros, aprovechando la diversidad de los muelles existentes.

- Estructura comercial mixta: Disminuir la presión comercial sobre el centro histórico, conformando hacia las visuales, comercio en los primeros niveles del tipo bar, restaurante, souvenirs, etc., cuyo planteamiento arquitectónico no obstaculice las visuales. Desarrollar servicios como estaciones de combustibles, bancos, centros de atención, etc.
- Estructura transporte multimodal: Articular la ciudad extensa del sureste con el centro, Bocagrande y el norte de la ciudad. Implementar un sistema de transporte multimodal cuya estación este en el predio y permita por medio de taxis acuáticos, conectar el TransCaribe y los sistemas existentes.

Estrategia socioeconómica: Establecer proyectos y programas que permitan contar con servicios básicos, tanto en cobertura como en calidad, así como proponer acciones, ante los entes públicos y privados, que disminuyan los impactos que se ocasionen tanto a la población del sector como a la de los futuros desarrollos, para la adaptación a las nuevas condiciones sociales y urbanas que se van a generar.

Promocionar la generación de empleo para los habitantes y el trabajo asociativo, fortaleciéndolo por medio de programas de inversión social y cultural, apoyado por diferentes entes del distrito; asimismo convocar la participación de sectores solidarios, públicos, privados, cooperativas, etc. que brinden alternativas para la adquisición de locales, empleos y cupos educativos, entre otros, en el nuevo proyecto.

- Datos:

Área del proyecto: 30 ha

Zona de redesarrollo urbano: 30 ha

Edificaciones a demoler: 52

Patrimonio tangible, elementos a conservar: El Hospital Naval y 4 muelles.

- Propuesta:

Equipamientos básicos: Salud, educación, cultura, recreación, terminales de transporte, etc.

Centro empresarial, comercial y de servicios.

Vivienda de interés social tipo (costo hasta de 175 SMMLV)

Generación de nuevos empleos y cupos educativos.

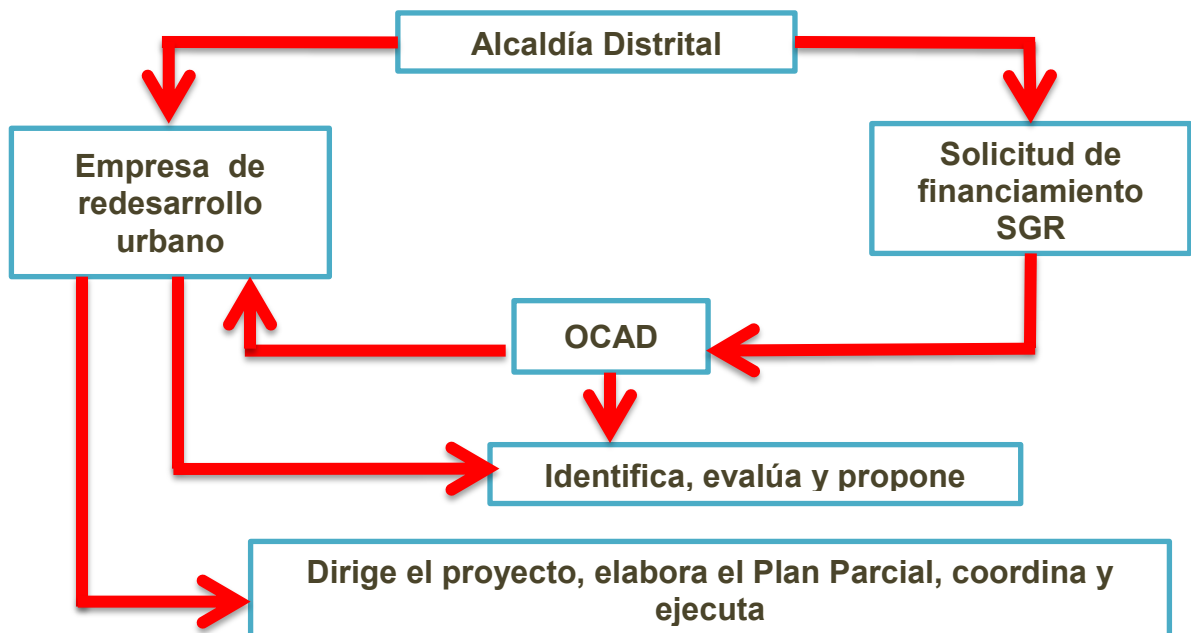
Conservar la visual sobre la bahía.

Estrategia de gestión Definir la conformación, usos y características de las centralidades dentro del área de actuación, así como el sistema de espacio público, proponiendo formas de gestión y ejecución.

Determinar unidades de gestión que ayuden a conformar la estructura urbana y la ejecución de proyectos inmobiliarios en forma asociada, por medio del reparto de cargas y beneficios, contribuyendo equitativamente en el desarrollo de la propuesta urbana.

- Clase de suelo: Urbano.
- Tratamiento: Redesarrollo.
- Instrumento de planificación: Plan parcial.
- Instrumento de gestión: Reparto de cargas y beneficios y Unidad de actuación urbanística.
- Mecanismos: Cooperación entre participantes.
- Etapas: (Ver figura 30).

Figura 30: Etapas estrategia de gestión.



Fuente: Elaboración propia.

- **Actuaciones urbanas integrales**, donde interactúen aspectos ambientales, de transporte, de uso eficiente del espacio urbano y de complementación de actividades; que generen un impacto en la estructura y la organización espacial de la ciudad, en su crecimiento general y la calidad de vida de la población.
- **Desarrollar los atributos del predio**, implementando espacios públicos, equipamientos, movilidad, etc.
- **Planificar las áreas**, los usos presentes y futuros de las zonas marino-costera, ofreciendo una visión a largo plazo.

- **El proyecto debe ser concebido por etapas**, posibilitando la adaptación a la variación económica que pueda presentarse, así como a los flujos de inversión a largo plazo.
- **Compromiso del municipio**, como líder y gestor del proyecto.

Estrategia de intervención: Lograr en la actuación urbana un equilibrio con el medio natural, reconociendo y potencializando las características ambientales y paisajísticas del territorio, recuperando y optimizando el borde de agua, con el fin de transformarlo en un espacio público de importancia para la ciudad.

Establecer un modelo de ocupación de manera que se optimice el uso del suelo, localizando áreas comerciales a nivel de primer piso acompañadas con áreas verdes de uso público, que jerarquice y articule los elementos de ciudad, le impriman una dinámica al sector y sean complemento a las actividades a desarrollar. (Ver cuadro 10).

- Clase de suelo: Urbano.
- Tratamiento: Redesarrollo.
- Instrumento de planificación: Plan Parcial.
- Instrumento de gestión: Reparto de cargas y beneficios, unidad de actuación urbana.
- Usos: Institucional, comercial y servicios.
- Índice de ocupación: 0,50
- Índice de construcción: 2,4
- Edificabilidad: 2 a 4 pisos

Cuadro 10: Estrategia de intervención

USO	METAS/IMPACTOS	ACTORES
Espacio público: Plazoletas, alamedas, andenes.	Generación de espacio público y zonas de recreación. Recuperación de los frentes de agua.	Privados: Constructores Públicos: DIMAR, IPCC, EPA, EDURBE, GEPM, Secretarías Distritales, UMATA.
Zonas verdes.	Zonas de amortiguación.	Privados: Constructores Públicos: EPA, EDURBE, GEPM, Secretarías Distritales, UMATA.
Equipamientos y servicios: Institucional, recreacional, cultural.	Implantación de centros tecnológicos, educativos, culturales, Centros de atención, Bancos, estaciones de servicio	Privados: Constructores, centros de educación, propietarios. Públicos: IPCC, EDURBE, GEPM, IDER Secretarías Distritales.
Portuario: Muelles, terminales turísticos, actividades deportivas acuáticas, clubes náuticos.	Atender embarcaciones dedicadas al transporte de personas, puertos turísticos, deportivos, marinas.	Privados: Constructores Públicos: DIMAR, IPCC, EPA, EDURBE, GEPM, Secretarías Distritales, UMATA, IDER.
Comercial mixto.	Servicio de locales para el comercio, restaurantes, bares, suvenires.	Privados: Constructores, propietarios. Públicos: IPCC, EDURBE, GEPM, Secretarías Distritales.
Trasporte Multimodal.	Mejoramiento de la movilidad por la implantación de diferentes sistemas de transporte, peatonal, ciclo ruta y acuático.	Privados: Constructores Públicos: EPA, EDURBE, GEPM, Secretarías Distritales.

IPCC: Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena. - EPA: Establecimiento Público Ambiental - EDURBE: Empresa de Desarrollo Urbano de Bolívar. - GEPM: Gerencia de Espacio Público y Movilidad - IDER: Instituto de Deportes y Recreación - UMATA: Unidad Municipal de Asistencia Técnica Agropecuaria - DIMAR: Dirección General Marítima.

Fuente: Elaboración propia

4.2.5 Instrumentos de gestión

Antes de iniciar la actuación urbanística se debe verificar que dentro del POT, la zona se encuentre dentro de las áreas delimitadas con tratamiento de renovación urbana y que la inversión a realizar se pueda recuperar y se obtenga una utilidad, para que el proyecto sea económicamente viable.

Para llevar a cabo la propuesta es necesario definir con los entes de planeación, las determinantes en lo concerniente a la normatividad urbanística sobre la que se debe sustentar el desarrollo del plan parcial, esto incluye su delimitación, áreas protección ambiental, espacios públicos de carácter estructural, entre otros.

Paralelo a lo anterior y debido a que el sector privado, los propietarios y los inversores inmobiliarios no tiene los instrumentos para ejecutar una actuación de renovación urbana de las áreas deterioradas, abandonadas o como en este caso con un uso no adecuado, es necesario incluir a los entes gubernamentales de la ciudad como actores responsables de facilitar y mantener los equipamientos y servicios públicos.

Es necesario, para garantizar la efectividad en la intervención, que exista una programación y coordinación de las actuaciones, es fundamental la responsabilidad del sector público en las etapas de concepción y ejecución del proyecto, el cual debe supervisar en términos generales la estabilidad social, las dinámicas económicas, la atracción de los inversionistas privados y de los usuarios finales. Paralelo a esto el sector privado es el inversionista, el cual debe buscar la rentabilidad del proyecto y eliminar cualquier riesgo a la inversión, siempre con la regulación del estado verificando que se logre el fin propuesto de renovar la zona determinada.

Otra condicionante importante en la gestión es la administración y regulación del suelo, el cual es ejercido por las entidades promotoras o ejecutoras, así como del estado, este último con la aplicación de los instrumentos previstos en los planes de ordenamiento.

El plan parcial está basado en procesos de gestión asociada, los cuales permiten la igualdad en las operaciones a realizar debido a que demuestran una distribución equitativa de las cargas y beneficios de las intervenciones a realizar con el fin de reducir las desigualdades propias del desarrollo y financiar los costos de la propuesta con cargo a sus directos beneficiarios.

Para cuantificar las cargas y beneficios y realizar el debido reparto, se deberá realizar una distribución equitativa de estas cargas y valores, con el fin de otorgar mayor capacidad financiera al conjunto, regulando los precios del suelo desde el inicio.

Con el fin de recuperar el costo correspondiente a las cargas generales: infraestructura vial principal y servicios públicos, se hará por medio del pago de valorización y/o el impuesto predial. En cuanto a las cargas locales: redes domiciliarias, los parques, zonas verdes, entre otros, serán asumidas por los propietarios.

Dada la extensión del terreno (30 ha) se determinaran unas unidades de actuación urbanística (UAU) con el fin repartir de forma equitativa las cargas y los beneficios, esta distribución requiere de una gestión entre los propietarios mediante el reajuste de suelos, la integración inmobiliaria. En este caso específico no hay necesidad de enajenación debido a que el propietario es uno solo, la nación.

Como actores partícipes de este plan está la autoridad pública, quien aprueba y promueve en algunos casos, así como puede ser partícipe como inversionista, en este caso particular, las cargas y beneficios obtenidos corresponderán a fondos para obras futuras en el mismo predio; y los particulares, constructores y urbanizadores con la parte inmobiliaria generando el desarrollo propuesto.

5 BIBLIOGRAFIA

BAQUERO Camilo. Una marina de lujo y antipaparazi. En: El País. Cataluña, 2012.

BELL LEMUS, Gustavo, Cartagena de Indias de la Colonia a la República, Colección Historia No. 3, Fundación Simón y Lola Gubereck, Bogotá, 1991.

BREEN, Ann y RIGBY, Dick. *Waterfronts: cities reclaim their edge*. Nueva York: McGraw-Hill, 1994, p. 10

BUSQUET, Joan. Los frentes de agua españoles. La Relación Puerto-Ciudad de las Zonas Urbano-Portuarias. Venecia: Centro *Internazionale Città d'Acqua, Marsilio*. 2001.

DISEÑO URBANO. Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio E.T.S. de Arquitectura de Madrid 2012. <http://urban-e.aq.upm.es> Consultado, septiembre de 2012.

DORTA E Marco. Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. 1951.

FERNÁNDEZ, Manuel. La Problemática de la Renovación Urbana. Universidad de Chile. FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO. Publicaciones Departamento de Urbanismo. Abril del 2000. (2ª Edición) (1ª Edición Electrónica).

FIGUEROA HERMES, A. Traslado de la Base Naval: se abre el debate. En: El Universal. Cartagena. Colombia. 15, Diciembre, 2011.

HERZER, Hilda. Con el corazón mirando al sur: Transformaciones en el sur de la ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Espacio Editorial. 2008.

IAZZETTA DI STASIO, Esteban Pedro. Imaginarios urbanos, cultura temporalizada y espacios públicos en los frentes de agua contemporáneos. En: Revista de Artes y Humanidades UNICA. Universidad Católica Cecilio Acosta Maracaibo, Venezuela. vol. 8, núm. 18, enero-abril, 2007, pp. 259-280.

JACOBS, Jane "Muerte y vida de las grandes ciudades norteamericanas". Madrid: Ediciones Península, 1973.

JANS, Margarita. Ciudad y espacio público. Instituto de Arquitectura y urbanismo. Universidad Austral de Chile.

LEY 388. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN

LYNCH, Kevin. Imagen de ciudad. Editorial Gustavo Gili. 1998.

MANN, Roy B. *Ten Trends in the Continuing Renaissance of Urban Waterfronts* Landscape and Urban Planning 16, 1988.

MARTINS, Ana Rita. Ciudad y frente de agua. Papel articulador del espacio público. Universidad de Barcelona. Barcelona , 2011.p.7

MENESES, Patricio. Proyecto Urbano Puerto Madero / Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires, 2004.

ORTIZ, Nianti. Descubriendo la identidad del waterfront. Boletín informativo arquitectónicas ARQUITEG *Architects & planners*. Puerto Rico, enero de 2009..

REDONDO, Maruja. Cartagena de Indias: Cinco siglos de evolución urbanística. Fundación Universitaria Jorge Tadeo Lozano. Colombia, 2004.

TALESNIK, Daniel y GUTIÉRREZ, Alejandro. Transformaciones de frentes de agua: La forma urbana como producto estándar. En: EURE (Santiago) Santiago. Septiembre, 2002. v.28 no.84

TROITIÑO, Miguel Ángel. La protección y la recuperación de los centros históricos en España: un reto difícil de las políticas urbanas". En: Portugal-España: Ordenación Territorial del Suroeste Comunitario. VII Coloquio Ibérico de Geografía. Universidad de Extremadura. , 1996, p. 367-377.

URETA Y PIÑERES, Cartagena y sus cercanías, Segunda edición, Cartagena, 1912.

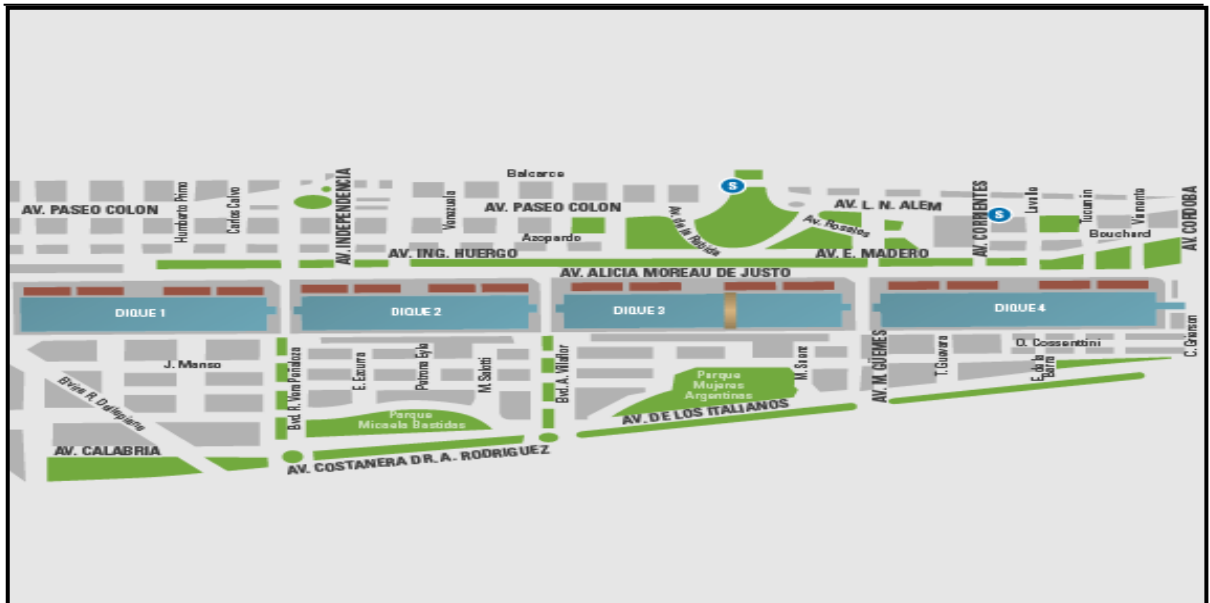
VEGARA, Alfonso y DE LAS RIVAS, Juan Luis. Territorios Inteligentes. Madrid: Editorial Fundación Metrópoli, 2004.

VILLARREAL Molina Howard y DORIA Franco Adelfo, Cartagena de indias indicadores de espacio público, Cartagena: Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, 2011.

WILSON, Anthony: *Aquatecture. Architecture and water*. Nueva York:Van Nostrand Reinhold Company, 1986, p. 6-10

6 ANEXOS

Anexo 1A : Puerto Madero



Fuente: Imágenes de Google Earth

PAÍS: ARGENTINA
CIUDAD: BUENOS AIRES
PERIODO: 1991 – 2000
SUPERFICIE A INTERVENIR: 130 HECTÁREAS
DISTANCIA AL CENTRO DE LA CIUDAD: COLINDANTE
OBJETIVO: RECUPERACIÓN DEL PUERTO PARA USOS COMERCIALES, RESIDENCIALES Y CULTURALES
ASPECTOS ESENCIALES: <ul style="list-style-type: none"> • FACHADA DE LA CIUDAD AL RIO. • RECUPERACIÓN DEL BORDE DE AGUA COMO ESPACIO VERDE PARA LA CIUDAD. • OPORTUNIDAD DE NUEVO MODELO DE CENTRO. • ACCESIBILIDAD AL CENTRO HISTÓRICO.

Fuente: Elaboración propia

Anexo 2B: Porto Vell



Fuente: Imágenes de Google Earth

PAÍS: ESPAÑA
CIUDAD: BARCELONA
PERIODO: 1988 - 1995
SUPERFICIE A INTERVENIR: 54 HECTÁREAS
DISTANCIA AL CENTRO DE LA CIUDAD: COLINDANTE
OBJETIVO: RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO PARA USOS TURÍSTICOS Y CULTURALES
ASPECTOS ESENCIALES: <ul style="list-style-type: none"> • APERTURA DE LA CIUDAD AL MAR • RECUPERAR LA IMAGEN SIMBÓLICA PERDIDA COMO REFERENCIA HISTÓRICA DE LA CIUDAD. • NUEVAS TOPOLOGÍAS ADAPTADAS A UNA MORFOLOGÍA DE CIUDAD MENOS HOMOGÉNEA Y CON USOS DINÁMICOS. • RECUPERACIÓN DE LAS PLAYAS.

Fuente: Elaboración propia

Anexo 3D : Puerto Barón



Fuente: Imágenes de Google Earth

PAÍS: CHILE
CIUDAD: VALPARAÍSO
PERIODO: 1998 - 2010
SUPERFICIE A INTERVENIR: 119 HECTÁREAS
DISTANCIA AL CENTRO DE LA CIUDAD: COLINDANTE
OBJETIVO: RECUPERACIÓN DEL SECTOR PORTUARIO PARA SER USADO POR LA CIUDAD COMO ESPACIO PÚBLICO CON SERVICIOS, Y EQUIPAMIENTOS TURÍSTICOS, COMERCIALES Y HABITACIONALES.
ASPECTOS ESENCIALES: <ul style="list-style-type: none"> • REDUCIR EL SUELO PORTUARIO Y GENERAR UNA REMODELACIÓN DEL SECTOR DEL MUELLE. • RECICLAJE DE LA BODEGA SIMÓN BOLÍVAR. • CREACIÓN DE UNA RAMBLA DE BORDE COSTERO Y PLAYAS.

Fuente: Elaboración propia