

**PROPUESTA DE DISEÑO URBANO PARA LA RECUPERACIÓN DE LA
ESTRUCTURA URBANA Y AMBIENTAL DEL SECTOR DE BAZURTO EN
CARTAGENA**



ANDREA MARCELA NAVA SÁENZ

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2009**

**PROPUESTA DE DISEÑO URBANO PARA LA RECUPERACIÓN DE LA
ESTRUCTURA URBANA Y AMBIENTAL DEL SECTOR DE BAZURTO EN
CARTAGENA**



ANDREA MARCELA NAVA SÁENZ

PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTO

IOANNIS ARIS ALEXIOU

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2.009**

Nota de Advertencia: Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por que las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Bogotá

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

FECHA: DICIEMBRE 15 DE 2009 11 a.m a 1 p.m.

TÍTULO: RENOVACIÓN DE UN EJE COMO ESTRUCTURANTE DE LA CIUDAD DE CARTAGENA

ALUMNO (S): NAVA SAENZ ANDREA MARCELA

JURADO: 1 Luis Humberto Duque
2 Gloria Zuloaga
3 Natalie Rodríguez

EVALUACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO

EVALUACIÓN DE LOGROS

CRITERIOS	INSUFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	SOBRESALIENTE	EXCELENTE
Aporte significativo a la resolución de la problemática abordada.				X	
Solución integral involucrando las variables estética, tecnológica, medio ambiental y de gestión, acordes al modelo curricular.				X	

EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS

COMPETENCIA DISCIPLINAR:

CRITERIOS	INSUFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	SOBRESALIENTE	EXCELENTE
Coherencia entre el planteamiento y la solución.				X	
El problema identificado por el Estudiante está enmarcado dentro del ámbito disciplinar.				X	
Postura crítica en la solución.					X
Soporte teórico y conceptual que respalda el trabajo de grado.			X		
En el resultado se evidencia un proceso metodológico.				X	
Manejo adecuado del contexto físico.				X	
Domnio del manejo del espacio en los aspectos inherentes a la composición, funcionalidad, escala y proporción.				X	
Domnio de los aspectos tecnológicos.				X	
Comprensión del contexto social, económico y normativo.				X	
Reflejo de una conciencia ambiental.			X		
Se tienen en cuenta aspectos relacionados con la gestión.				X	

OBSERVACIONES COMP DISCIPLINAR:

COMPETENCIA COMUNICATIVA

CRITERIOS	INSUFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	SOBRESALIENTE	EXCELENTE
Capacidad para comunicar planteamientos y soluciones de manera coherente.					X
Capacidad de comunicar ideas gráfica y oralmente.					X
Capacidad de síntesis.					X
Destrezas en el manejo de los medios de comunicación, propios de la disciplina.					X
Capacidad de expresar coherentemente un proceso y un resultado.				X	

OBSERVACIONES COMP. COMUNICATIVA:

COMPETENCIA ETICO - FORMATIVA

CRITERIOS	INSUFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	SOBRESALIENTE	EXCELENTE
Postura crítica frente a los referentes.			X		
Conciencia en relación al contexto				X	
Conocimiento claro del grupo social al cual está dirigido.					X
El estudiante demuestra un pensamiento propio y un posicionamiento crítico.				X	
Trabajo desarrollado con profesionalismo.					X
A través del aporte planteado en el trabajo de grado se demuestra compromiso con la transformación social del país.					X
Proyección a futuro					X
Uso de fuentes bibliográficas, gráficas y verbales.			X		

OBSERVACIONES COMP. ETICA- FORMATIVA:

CALIFICACIÓN: (1.0 A 5.0):

4.3

FIRMA JURADO

Luis Humberto Duque

Gloria Zuloaga

Natalie Rodríguez
Presidente del
Jurado



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Bogotá

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

FECHA: Lunes 7 de diciembre de 2009
TÍTULO: RENOVACIÓN DE UN EJE COMO ESTRUCTURANTE DE LA CIUDAD DE CARTAGENA
ALUMNO (S): NAVA SAENZ ANDREA MARCELA
DIRECTOR: IOANIS ALEXIOU

EVALUACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO

EVALUACIÓN DE LOGROS

CRITERIOS	INSUFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE	SOBRESALIENTE
El trabajo de grado se enmarca dentro de las problemáticas definidas por la Carrera de Arquitectura				X	
Aporte significativo a la resolución de la problemática abordada.				X	
Solución integral involucrando las variables estética, tecnológica, medio ambiental y de gestión.				X	

EVALUACIÓN DE COMPETENCIAS

COMPETENCIA DISCIPLINAR:

CRITERIOS	INSUFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE	SOBRESALIENTE
Coherencia entre el planteamiento y la solución.				X	
El problema identificado por el Estudiante está enmarcado dentro del ámbito disciplinar.				X	
Postura crítica en la solución.				X	
Soporte teórico y conceptual es el resultado de un proceso investigativo coherente				X	
Desarrollo metodológico				X	
Manejo adecuado del contexto físico				X	
Dominio del manejo del espacio en los aspectos inherentes a la composición, funcionalidad, escala y proporción.				X	
Dominio de los aspectos tecnológicos				X	
Comprensión del contexto social, económico y normativo				X	
Reflejo de una conciencia ambiental				X	
Se tienen en cuenta aspectos relacionados con la gestión y realización del trabajo.			X		

OBSERVACIONES COMP DISCIPLINAR:

TRABAJO JUICIOSO Y BUENO

COMPETENCIA COMUNICATIVA

CRITERIOS	INSUFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE	SOBRESALIENTE
Capacidad para comunicar planteamientos y soluciones de manera coherente.				X	
Capacidad de comunicar ideas gráfica y oralmente.			X		
Capacidad de síntesis				X	
Destrezas en el manejo de los medios de comunicación, propios de la disciplina.				X	
Capacidad de expresar coherentemente un proceso y un resultado				X	

OBSERVACIONES COMP. COMUNICATIVA:

MUY BUENO DISCURSO

COMPETENCIA ETICO - FORMATIVA

CRITERIOS	INSUFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE	SOBRESALIENTE
Postura crítica frente a los referentes teóricos				X	
El estudiante demuestra conciencia en relación al contexto				X	
Conocimiento claro del grupo social al cual está dirigido.				X	
El estudiante demuestra un pensamiento propio y un posicionamiento crítico.				X	
Trabajo desarrollado con profesionalismo.				X	
A través del aporte planteado en el trabajo de grado se demuestra compromiso con la transformación social del país.				X	
Nivel de compromiso e interés a lo largo del proceso de desarrollo, evidenciado en el trabajo.				X	
Proyección a futuro				X	
El trabajo de Grado responde al perfil planteado en el currículo del futuro Arquitecto Javeriano			X	X	
Uso de fuentes bibliográficas, gráficas y verbales.				X	

OBSERVACIONES COMP. ETICA- FORMATIVA:

TANTO LOS PLANOS COMO EL DISCURSO REPRESENTA UNA POSTURA ETICO PROFESIONAL EXCELENTE.

CALIFICACIÓN: (1.0 A 5.0):

4,8

FIRMA DIRECTOR



Carta de autorización de los autores para la consulta, la reproducción parcial o total, y publicación electrónica del texto completo.

Bogotá, D.C., Enero 25 de 2010

Tesis doctoral Trabajo de Grado X

Señores

BIBLIOTECA GENERAL

Cuidad

Estimados Señores:

Los suscritos

Andrea Marcela Nava Sáenz, con C.C. No. 1020724684, autor de la tesis trabajo de grado titulado Propuesta de diseño urbano para la recuperación de la estructura urbana y ambiental del sector de Bazurto en Cartagena, presentado y aprobado en el año 2009, como requisito para optar al título de Arquitecto; autorizo; Si X, No a la Biblioteca General de la Universidad Javeriana para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad Javeriana, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en Biblos, en los sitios web que administra la Universidad, en Bases de Datos, en otros Catálogos y en otros sitios web, Redes y Sistemas de Información nacionales e internacionales “Open Access” y en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad Javeriana.
- Permita la consulta, la reproducción, a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato CD-ROM o digital desde Internet, Intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer.

- Continúo conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna; puesto que de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y sus conexos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, ***“Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores”***, los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

Firma, nombre completo y documento de identificación del estudiante:



Andrea Nava Sáenz
C.C 102. 0724.684

NOTA IMPORTANTE: El autor y o autores certifican que conocen las derivadas jurídicas que se generan en aplicación de los principios del derecho de autor.

FACULTAD ARQUITECTURA Y DISEÑO PROGRAMA ACADÉMICO DE
ARQUITECTURA.

Formato de descripción del trabajo de grado

Título completo de la tesis doctoral o trabajo de grado:

PROPUESTA DE DISEÑO URBANO PARA LA RECUPERACIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA Y AMBIENTAL DEL SECTOR DE BAZURTO EN CARTAGENA

Autor o autores

Apellidos Completos	Nombres Completos
NAVA SÁENZ	ANDREA MARCELA

Director (es) tesis doctoral o del trabajo de grado

Apellidos Completos	Nombres Completos
ALEXIOU	IOANNIS ARIS

Trabajo para optar al título de: Arquitecto

Facultad: Arquitectura y diseño

Programa: Carrera X Licenciatura Especialización Maestría Doctorado

Nombre del programa: Arquitectura

Nombres y apellidos del director del programa: Arquitecto Alfonso Solano de Francisco

Ciudad: Bogotá

Número de páginas: 68 páginas

Tipo de ilustraciones:

- Ilustraciones
- Tablas
- Mapas

- Gráficos y diagramas
- Planos
- Fotografías

Software requerido y/o especializado para la lectura del documento: PDF

Material anexo (Vídeo, audio, multimedia o producción electrónica):

Duración del audiovisual: _____ minutos.

Número de casetes de vídeo: _____ Formato: VHS ____ Beta Max ____ $\frac{3}{4}$ ____ Beta
Cam ____ Mini DV ____ DV Cam ____ DVC Pro ____ Vídeo 8 ____ Hi 8 ____

Sistema: Americano NTSC _____ Europeo PAL _____ SECAM _____

Número de archivos dentro del CD (En caso de incluirse un CD-ROM diferente al trabajo de grado):

Descriptorios o palabras claves en español: Renovación urbana, mejoramiento integral, ciudad sistémica, marina, Cartagena.

Descriptorios o palabras claves en inglés: Urban renovation, integral improvement, systemic city, sea-coast, Cartagena.

Resumen del contenido en español:

Considerando que en la ciudad de Cartagena se encuentra polarizado el desarrollo hacia la zona del Centro Histórico, se propone una intervención en el eje que conecta el área del Centro Histórico con el área deprimida de la ciudad, denominado Eje de intervención de Bazurto.

De acuerdo a lo anterior, se propone una intervención a nivel vial donde se amplía la vía Pedro de Heredia generando a su vez una alameda peatonal y comercial arborizada sobre esta. Así mismo se realiza una intervención en las manzanas adyacentes, donde se propone una nueva tipología edificatoria de uso mixto con manzanas y edificios permeables, comunicados por medio de puentes, pasos elevados y pérgolas así mismo se proponen cubiertas con uso comercial y cubiertas arborizadas.

En cuanto el desarrollo de espacio público se propone vías peatonales sobre las principales vías del sector las cuales se conectan creando un sistema de espacio público que remata en la Ciénaga de las Quintas en un malecón que incluye una marina recreativa.

En el sector donde está ubicado el mercado de Bazurto se conserva el edificio del mercado y se realizan intervenciones a nivel urbano para organizar el área adyacente al mercado, recuperando las áreas apropiadas por los vendedores informales.

Con las intervenciones anteriores se busca establecer el eje como una centralidad urbana que permita terminar con la concentración del desarrollo hacia el sector del Centro Histórico y así se empiece a movilizar el desarrollo hacia la deprimida de la ciudad.

Resumen del contenido en ingles:

Thinking that in the city of Cartagena the development is polarized towards the zone of the Historical Center, according to that is propose an intervention in the axis that connects the area of the Historical Center with the depressed area of the city, this axis is named Axis of Bazurto's intervention.

In agreement to the previous thing, is propose to do an intervention on Pedro de Heredia avenue creating a pedestrian and commercial avenue. Likewise an intervention is realized in the adjacent apples, where is propose a new building typology which consist on generate mixed uses with permeable apples and buildings that are communicated by bridges, high steps and pergolas, likewise is propose to use the roofs sometimes with stores and other times with environmental use.

In the development of public space is propose pedestrian routes on the principal streets of the sector creating a system of public space that finishes off in the Ciénaga de las quintas in a levee that includes a recreative sea-coast.

In the area where Bazurto's market is located, the building of the market is preserve on the other hand are propose interventions at urban level to organize the adjacent area to the market, recovering the areas taken by the informal sellers.

With the previous interventions is pretend to establish the axis as an urban centralidad that allows to end with the concentration of the development towards the sector of the Historical Center and starts mobilizing the development towards depressed area of the city.

CONTENIDO

	Página
CAPITULO 1	1
1. PRESENTACIÓN DEL TEMA.....	1
1.1 PROBLEMA.....	3
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.3 OBJETIVOS	5
Objetivo general.....	5
Objetivos específicos	5
1.4 HIPÓTESIS.....	5
1.5 ALCANCE.....	6
1.6 JUSTIFICACIÓN	6
1.7 ESTADO DEL ARTE.....	7
1.7.1 REFERENTE: EL CASO DE BARCELONA.....	7
Antecedentes	7
Descripción	9
Ideas fundamentales	11
Estructuración urbana del proyecto.....	11
El Puerto Olímpico y su entorno.....	13

Los principales edificios del puerto.	14
Los parques y otros espacios públicos	15
Concepto	17
Objetivos	17
Resultados	17
Aspectos tomados en cuenta	18
1.7.2 REFERENTE: EL CASO DE BUENOS AIRES-PUERTO MADERO	19
Antecedentes	19
Descripción	20
Concepto	24
Objetivos	24
Resultados	24
Aspectos tomados en cuenta	25
 CAPITULO 2. MARCO TEÓRICO.....	 26
 CAPITULO 3. CARACTERIZACIÓN	 30
3.1 GENERALIDADES CARTAGENA	31
3.1.1 ÁREAS DE DETERIORO.....	31

3.2 SISTEMAS CENTRALES: ANÁLISIS CARTAGENA	34
3.2.1 Estructura ecológica ambiental estado actual	34
3.2.2 Usos del suelo estado actual.....	35
3.2.3 Equipamientos urbanos y centralidades estado actual	36
3.2.4 Malla vial estado actual.....	37
3.3 IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS DE DETERIORO	38
3.4 POTENCIALIDADES SECTORES IDENTIFICADOS	38
3.5 SISTEMAS CENTRALES: ANÁLISIS ÁREA DE ESTUDIO.....	39
3.5.1 Estructura ambiental estado actual.....	39
3.5.2 Usos del suelo estado actual.....	40
3.5.3 Equipamientos urbanos y centralidades estado actual	41
3.5.4 Movilidad estado actual	42
3.6 SISTEMAS CENTRALES: ANÁLISIS EJE DE INTERVENCIÓN	43
3.6.1 Estructura ecológica ambiental. Estado actual.....	43
3.6.2 Usos del suelo estado actual.....	44
3.6.3 Equipamientos urbanos y centralidades estado actual	45
3.6.4 Movilidad estado actual	46
3.6.5 Morfología estado actual.....	47

3.6.6 Tipología estado actual	48
3.6.7 Alturas estado actual	49
3.6.8 Normatividad estado actual.....	49
3.6.9 Modalidad de intervención.....	50
3.6.10 Rol del sector	52
CAPITULO 4. PROPUESTA.....	53
4.1 PROPUESTA ESCALA MACRO: CARTAGENA.....	53
4.1.1 Estructura ecológica propuesta	53
4.1.2 Usos del suelo propuesta.....	54
4.1.3 Equipamientos urbanos y centralidades propuesta	55
4.1.4 Malla vial propuesta.....	56
4.1.5 Estructura morfológica urbana propuesta	57
4.2 PROPUESTA ESCALA MESO: ÁREA DE ESTUDIO.....	58
4.2.1 Estructura ecológica propuesta	58
4.2.2 Usos del suelo propuesta.....	59
4.2.3 Equipamientos urbanos y centralidades propuesta	59
4.2.4 Malla vial propuesta.....	62
4.2.5 Estructura morfológica urbana propuesta	62

4.3 PROPUESTA: EJE DE INTERVENCIÓN	63
4.3.1 Planteamiento eje de intervención	63
4.3.2 Propuesta eje de intervención-tipologías de manzana	65
4.3.3 Propuesta eje de intervención-tipología edificatoria.....	66
4.3.4 Propuesta eje de intervención Mercado de Bazurto.....	67
4.3.5 Propuesta eje de intervención Marina Ciénaga de las Quintas	67
4.3.5 Centro de formación artística.....	68

CAPITULO I

1. PRESENTACIÓN DEL TEMA

La ciudad de Cartagena fue fundada en el año de 1.533 por don Pedro de Heredia, el asentamiento por parte del conquistador no se dio de inmediato por la falta de agua y espacios aptos para la ganadería. Buscando solucionar dichos problemas, se desarrollaron zonas de abastecimiento (aljibes y pozos) y caminos alrededor de estos puntos, condicionándose así el futuro trazado de la ciudad.

Hacia 1597 se da el proyecto de cerramiento de la ciudad con la muralla hacia el actual barrio San Diego, el desarrollo siguiente de la ciudad se dio gracias a leyes y capitulaciones para la fundación de ciudades en las que se establecía la forma en que se debía realizar la traza de la ciudad y las construcciones de ésta.

En el siglo XIX, se inicio la demolición parcial de la muralla para dar paso al desarrollo de una nueva ciudad, por lo que ésta se empieza a abrir a nuevas áreas de expansión. Las murallas son un elemento generador de primer orden, ya que como resultado de su forma quedaron definidos los espacios intramuros y extramuros inmediatos a ella.

Así mismo fueron aumentando los cambios en el aspecto urbano, ya que surgieron nuevos parques y plazas y se generaron nuevas funciones sociales y culturales con sus respectivos edificios de carácter monumental, la actividad comercial e institucional siguió consolidándose, desplazando viejas estructuras y generando nuevas vías.

Al finalizar el Siglo XIX los barrios de la ciudad intramuros se encontraban consolidados y había mayor cantidad de habitantes, lo que empezaba a congestionar la ciudad.

Al iniciar el Siglo XX la ciudad experimento un rápido crecimiento demográfico de 17.600 habitantes (S XIX) a 36.632 habitantes (S XX), este fenómeno propició el rompimiento definitivo con la estructura establecida en los siglos anteriores y creo la necesidad de un crecimiento extramuros que se dirigió hacia las vías o caminos ya existentes, generando asentamientos aislados y una nueva área de núcleos urbanos.

Debido a lo anterior, los extramuros de la ciudad se empezaban a poblar con dos modalidades, por un lado las invasiones que se ubicaron hacia el este a lo largo de la muralla, las cuales eran barrios de pescadores en condiciones tuguriales (actualmente Pie de la popa, Pie del cerro, Tequendama, La quinta, Bazurto, Pto. De pescadores, entre otros) y por otro lado los caseríos hacia el oeste que se ordenaban por parroquias como unidades territoriales y administrativas (actualmente Bocagrande, Laguito, Castillo grande, entre otros).

Al mismo tiempo que la ciudad iba creciendo, la vialidad se iba expandiendo aún más por calles y caminos extramuros que empezaban a gestarse: La Calle Real del Pie de la Popa

dirigida hacia el pie de la popa, Camino de la cruz Grande dirigido a Boca Grande y el Camino Cartagena, actual Avenida Pedro de Heredia.

De acuerdo con lo anterior se puede ver como desde el inicio de la conformación de la ciudad de Cartagena, el desarrollo urbano y arquitectónico de mejores condiciones se ha dado hacia el sector del Centro Histórico, haciendo que todo el desarrollo de la ciudad se concentre y polarice en esta área, viéndose así concentrada la actividad turística y cultural en los sectores del centro histórico, Bocagrande, Laguito, Castillo Grande y el área adyacente a la Avenida Santander.

De este modo los sectores de Pie del cerro, La Popa, Tequendama, Barrio Chino, La Quinta, Alcibia, Bazurto, Pto. De pescadores, Campestre, y en general todos los sectores ubicados al este de Cartagena que conforman la zona deprimida, se ven cada vez más relegados, y no se presenta ningún tipo de desarrollo urbano ni arquitectónico que logre impulsar el desarrollo de esta área de la ciudad haciendo compleja su realidad urbana y social.

Considerando la realidad urbana, social y de desarrollo polarizado hacia la zona del Centro Histórico, se propone una intervención urbana y arquitectónica en el eje que conecta el área del Centro Histórico con el área deprimida de la ciudad, dicho eje se denomina Eje área de intervención sector Bazurto.

El eje de intervención se ubica en el centro de la ciudad donde confluyen sus principales vías, en una estrecha franja de tierra debido a la presencia de elementos naturales como la Ciénaga de las Quintas, la Ciénaga de la Virgen y el pie del Cerro de la Popa, a la cual actualmente se le ha dado un mal manejo urbanístico por lo que se imposibilita una eficaz comunicación y articulación entre el sector del Centro Histórico y el sector deprimido, impidiéndose así la conformación de centralidades hacia el sector deprimido para impulsar el desarrollo de dicha área.

De acuerdo con lo anterior se propone en primer lugar una intervención a nivel vial, donde se toma lo establecido por TransCaribe en cuanto a la ampliación de la Avenida Pedro de Heredia para el paso del sistema de transporte masivo y aprovechando esta intervención para generar una mejor movilidad vial y accesibilidad entre el Centro Histórico y el sector deprimido, planteando así mismo pasos peatonales arborizados que de igual forma mejoren la movilidad peatonal a lo largo de la vía.

De igual manera se propone, y con el fin de descongestionar el sector y mejorar su conectividad, la ampliación de la Diagonal 22, vía de gran importancia a nivel urbano ya que al salir del sector de Bazurto se une con la troncal de Occidente, que comunica a nivel regional con Mamonal y Barranquilla.

En las manzanas que se encuentran dentro del eje de intervención del sector de Bazurto, adyacentes a la Avenida Pedro de Heredia se plantea una intervención donde se propone una nueva tipología edificatoria de uso mixto en la que se permite una amplia

comunicación entre manzanas por medio de elementos tales como puentes, pasos elevados y pérgolas. Igualmente se propone un aprovechamiento de la cubierta de dichos edificios por medio de la creación de equipamientos y cubiertas arborizadas.

Esta tipología edificatoria permite tener una amplia relación con el espacio público por recuperar y propuesto, al manejar centros de manzana y elevaciones en las edificaciones que permiten crear espacios semi-privados a través de los cuales el peatón puede circular y permanecer.

En cuanto al desarrollo de espacio público se proponen paseos peatonales sobre las principales vías del sector, los cuales se conectan al paseo peatonal de la Avenida Pedro de Heredia, creando un sistema de espacio público que a su vez toma el área del mercado de Bazurto, donde también se recuperará el espacio actualmente tomado por los vendedores informales, uniéndolo a la red que remata en la Ciénaga de las Quintas en un malecón que incluye una marina recreativa, buscando con esto mejorar la conectividad peatonal en el área y la calidad ambiental y recreativa del sector.

En el sector específico donde está ubicado el mercado de Bazurto se propone conservar el edificio del mercado, puesto que es una edificación de gran importancia para la memoria urbana y colectiva de la ciudad, por lo que se realizará la recuperación del espacio público adyacente al edificio del mercado, con el fin de descongestionar el sector y darle una mejor funcionalidad.

Se busca integrar el edificio a la nueva propuesta urbana y arquitectónica, con base en lo cual se genera un sistema de espacio público y un sistema de equipamientos en el que se conecta el Mercado de Bazurto con los equipamientos culturales propuestos, los cuales son un Centro Artesanal y una Escuela de Arte, para así aumentar el poder de atracción del sector y estructurar el tejido residencial existente.

Con las intervenciones anteriores se busca establecer el Eje área de intervención del sector Bazurto, como una centralidad urbana que permita terminar con la concentración del desarrollo hacia el sector del Centro Histórico (zona oeste de la ciudad), y de este modo se empiece a llevar el desarrollo hacia el sector deprimido de la ciudad (zona este), consolidándolo como una nueva centralidad cultural articuladora de nivel urbano.

1.1 PROBLEMA

Existe una capacidad limitada y mal manejo en el sistema urbano del sector de Bazurto como integrador de los elementos urbanos, sociales y económicos del Centro Histórico y el sector deprimido de Cartagena.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

La ciudad de Cartagena se caracteriza por presentar una distribución social y económica definida en tres zonas específicas, en las cuales se hacen evidentes grandes diferencias en sus niveles de desarrollo y condiciones de vida.

Hacia el oeste (zona del Centro Histórico), se encuentra el área de mayor desarrollo y mejor nivel económico y social, constituida por el área turística por excelencia y conformada por el Centro Histórico, Bocagrande, Laguito, Castillo Grande y la vía hacia Barranquilla. A través del tiempo, en este sector se ha polarizado todo el desarrollo turístico y cultural de la ciudad de Cartagena, por lo que las inversiones tanto a nivel urbano como arquitectónico se han concentrado en esta zona.

Hacia el este se encuentra una zona deprimida económica y socialmente de estratos bajos conformada por Junín, El Bosque, El Campestre, Zona Industrial, Barrio de Pescadores, entre otros. Históricamente en este sector se ha ubicado la población obrera de Cartagena, por lo que su desarrollo arquitectónico se ha limitado a la autoconstrucción de vivienda de bajos recursos, así mismo el desarrollo urbanístico ha sido precario, lo cual impide que la totalidad de la ciudad se desarrolle de acuerdo con el papel cultural y turístico que desempeña Cartagena a nivel nacional e internacional.

Por último, en medio de estas dos áreas se encuentra un nodo que se denomina eje sector Bazurto, en el cual el nivel económico y social es igualmente bajo y en el que se presentan importantes problemas urbanísticos que afectan a la totalidad de la ciudad, pero con más rigor al sector deprimido.

En este sector en primer lugar, al contar con la presencia de elementos naturales como el Cerro de la Popa, La Ciénaga de la Virgen y la Ciénaga de las Quintas, se forma un “cuello de botella” en el que la movilidad vehicular se ve restringida, dificultando por tanto la accesibilidad hacia y desde los otros sectores de la ciudad.

Así mismo se tienen problemas de uso del suelo, pues no se presenta una buena distribución de usos, lo que genera congestión en ciertas áreas dentro del sector. En este sentido y en lo que tiene que ver con el espacio público, los vendedores informales se han tomado el eje y los alrededores del mercado de Bazurto, dificultando el paso de las personas que transitan por el sector, con lo que se limita el espacio público dedicado al peatón.

De igual forma existe un importante problema ambiental, ya que como se mencionó anteriormente en el sector se cuenta con la presencia de importantes elementos naturales como dos fuentes hídricas de mucho valor para la ciudad las cuales se encuentran en un alto grado de contaminación y abandono, ya que al no tener un uso específico definido y controlado, los habitantes las han usado como depósitos para arrojar los desechos sólidos y líquidos del sector. Por otro lado estos elementos ambientales no se encuentran integrados

dentro del sistema urbano del sector por lo que no se resalta su importancia, ni se incentiva a su conservación y cuidado.

De acuerdo con las condiciones urbanas, sociales y económicas mencionadas sobre el eje en cuestión, en la ciudad se genera una problemática que impide que se presente una adecuada comunicación entre el área del Centro Histórico y el área deprimida, haciendo que se continúen concentrando y polarizando todas las actividades hacia el Centro Histórico y por lo tanto el desarrollo económico y social, aumentándose de esta manera el desequilibrio en la ciudad, que continua relegando cada vez más la zona deprimida.

1.3 OBJETIVOS

Objetivo general

Desarrollar un proyecto de renovación urbana como un eje estructurante de la ciudad, mediante la intervención arquitectónica del sector de Bazurto.

Objetivos específicos

- Renovar la zona existente sobre el eje de la vía Pedro de Heredia para proponer una nueva tipología edificatoria de uso mixto y así consolidar una nueva centralidad urbana, aprovechando las obras propuestas por TransCaribe, generándose de este modo una articulación eficiente entre el sector este y oeste de la ciudad.
- Proyectar un malecón ambiental y recreativo, con una marina para pequeñas embarcaciones en la Ciénaga de las Quintas, como base de futuros proyectos en la Ciénaga de la Virgen y generar una articulación entre estos elementos ambientales favoreciendo la actividad recreativa del sector y el mejoramiento de las condiciones ambientales.
- Organizar el área del actual mercado de Bazurto recuperando el espacio público del sector y generando espacio público, zonas verdes, zona comercial, zonas recreativas y nuevos equipamientos culturales con el fin de mejorar las condiciones espaciales y consolidar el eje como una nueva centralidad cultural.

1.4 HIPÓTESIS

Teniendo en cuenta la falta de articulación e integración que actualmente genera el sector de Bazurto entre el Centro histórico y el sector deprimido de Cartagena y por lo tanto en la estructura urbana y social en general de la ciudad, se plantea la realización de un proyecto de renovación urbana, con el nombre “Renovación urbana de un eje como estructurante y articulador de la ciudad de Cartagena”.

Mediante el desarrollo del proyecto se buscara intervenir urbanística y arquitectónicamente el eje existente en el sector de Bazurto con el fin de mejorar sus condiciones actuales y así lograr que se convierta en estructurante de la ciudad.

De acuerdo con lo anterior se mejoraran sus condiciones de movilidad, de accesibilidad, de usos de suelo, ambientales, de espacio público y arquitectónicas. De esta forma dicho eje presentara las condiciones requeridas y adecuadas para integrar y articular el área del Centro histórico y el área deprimida de la ciudad de Cartagena.

Al concebir el eje de Bazurto como estructurante de la ciudad se logrará que la polarización y concentración hacia el área del Centro Histórico se equilibre, impulsándose el desarrollo hacia el área deprimida, consolidándose así una ciudad equilibrada y articulada donde el progreso urbano, arquitectónico y social, alcance todos los sectores de manera equitativa.

1.5 ALCANCE

El proyecto se circunscribe a la zona del mercado de Bazurto en Cartagena y a la vía Pedro de Heredia que sirve de acceso a dicho sector, en esta zona se realizara una propuesta de renovación urbana dentro de la modalidad de redesarrollo.

1.6 JUSTIFICACIÓN

En la actualidad, la dinámica de la ciudad y del suelo urbano llevan a que las diferentes áreas del sistema urbano evolucionen de forma diferente, presentándose unas áreas que se relegan como es el caso del sector deprimido de Cartagena, frente a otras que se desarrollan y crecen de acuerdo con una demanda global, como ha sucedido con el sector del Centro Histórico, estas últimas gracias a su localización, nivel de servicios e infraestructura y buen posicionamiento, que les permite captar un flujo continuo de inversiones.

La situación anterior estigmatiza las áreas relegadas de tal forma que se presenta un rechazo con respecto al resto de la ciudad, puesto que estas se convierten en zonas a las que no se puede acceder o en las que solo se puede permanecer en ciertas horas del día debido a su nivel de inseguridad.

El anterior proceso de desarrollo urbano polarizado se ha presentado en diferentes ciudades del mundo. En Latinoamérica se tiene entre otros, el caso de la ciudad de Buenos Aires donde debido al crecimiento urbano se dejo relegado el sector de Puerto Madero y se. Para solucionar esta situación se realizo la operación de reforma de Puerto Madero que incluyó la construcción de espacio público, zonas arborizadas, cafés, restaurantes, juegos y actividades deportivas que lo constituyeron en un lugar de esparcimiento y atractivo turístico de la ciudad.

En este caso aprovechando en primer lugar la cercanía del sector de Puerto Madero con el Centro Histórico de Buenos Aires y en segundo lugar el importante valor paisajístico del Río de la Plata, se busco establecer un hito urbano que vinculara el centro tradicional de

Buenos Aires a la nueva creación de Puerto Madero y al río, este hito es una vía verde central que como continuación visual de la Avenida de Mayo definió un espacio representativo, este eje une el centro político con el nuevo centro de Puerto Madero y permite una mejor comunicación y articulación con el resto de la ciudad, facilitando así un desarrollo uniforme de ésta.

Así mismo se cuenta con el caso Alemán en la ciudad de Hamburgo, donde al inicio de su desarrollo como ciudad se esbozo un gran eje en sentido este-oeste con el fin de facilitar la comunicación vehicular, en la actualidad el plan de reforma se dirige a consolidar este eje y a constituir un sistema de circulación local alimentado por calles trazadas según visuales del paisaje, así mismo se busca generar la rehabilitación de barrios existentes en la parte central de la ciudad y sobre los bordes del puerto, con el fin de consolidar una eficiente comunicación entre la ciudad a lo largo del eje y propiciar un desarrollo urbano equilibrado, que se da con proyectos futuros que son impulsados por esta primera etapa de desarrollo urbano.

De acuerdo con lo anterior se establece que al identificar puntos críticos de la ciudad se pueden desarrollar proyectos, que no solo ayuden a mejorar las condiciones urbanas y arquitectónicas de cierto sector, sino que a su vez generen impactos y ayuden en la mejora de toda la ciudad.

Los casos enunciados anteriormente muestran como un sector puede integrar y articular de manera eficiente la totalidad de la ciudad con el fin de generar un crecimiento y desarrollo equitativo en la misma.

En la ciudad de Cartagena se evidencia como la falta de desarrollo del eje del sector Bazurto ha perjudicado el desarrollo del sector deprimido, por lo que se hace evidente la necesidad de intervención urbana en dicho nodo.

Tomando en cuenta esto, se puede ver la gran importancia que implica el desarrollo de un proyecto de renovación urbana como un eje articulador del sector del Centro Histórico y el sector deprimido de la ciudad de Cartagena.

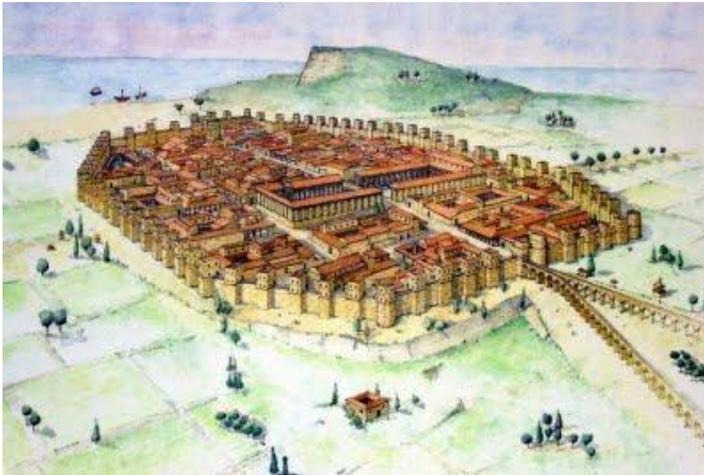
1.7 ESTADO DEL ARTE

1.7.1 REFERENTE: EL CASO DE BARCELONA

Antecedentes

La ciudad de Barcelona, se encuentra delimitada al este por el Mar Mediterráneo, al norte por el río Bestós, al sur por el río Llobregat y al oeste por los Pirineos. La capital de Cataluña muestra en sus calles el legado de más de 2500 años de tradición urbanística. Al asentamiento original se superpuso la ciudad romana en el año 218 A.C, de su centro salían dos calles perpendiculares, el cardo y el decumano y desde estas se organizaba un patrón urbano en grilla. La ciudad de entonces era una fortificación amurallada que después de la

caída del imperio romano tuvo que someterse a los ejércitos a través de los siglos, primero los visigodos y después los musulmanes.



Barcelona como Ciudad amurallada

La ciudad medieval se expandió radialmente, y experimentó un buen desarrollo en los siglos XIII y XIV, compitiendo con los puertos de Venecia y Génova. La decadencia de Barcelona sucedió debido a la rivalidad con los reinos de Castilla, hasta que en el siglo XIX volvió a prosperar nuevamente gracias a la industrialización. La ciudad derribó sus murallas y se anexó a municipios vecinos, ensanchando sus calles en el denominado Plan Cerdá.



Plan ensanche de Barcelona

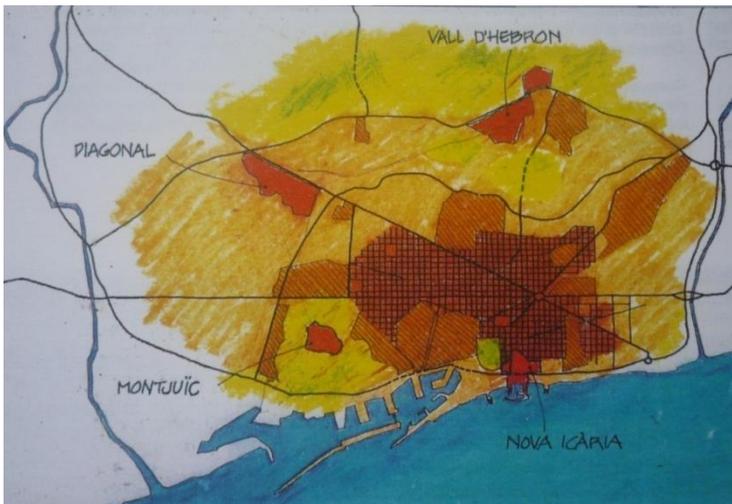
Hacia 1936 Barcelona sufrió las pérdidas de la guerra civil española, por lo que la ciudad freno su desarrollo urbanístico que se vio postergado por aproximadamente 40 años, experimentando una fuerte migración y desarrollo de zonas industriales que llevo a darle la espalda a su recurso ambiental más preciado, el mar.

Descripción

En 1980 con una nueva política urbanística, Barcelona inicio su transformación basándose en proyectos puntuales localizados en los espacios urbanos más significativos y de situación más estratégica. De acuerdo con esta misma política, se inicio con un nuevo programa de proyectos de mayor escala que superaran el tamaño de las intervenciones barriales teniendo así un alcance metropolitano, con la nominación de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de 1992 estos proyectos se reforzaron.

Las áreas olímpicas dentro de Barcelona se situaron en zonas donde su desarrollo resolvería algunos de los problemas de gran escala en la ciudad y adicionalmente tenían una situación estratégica muy clara para producir una expansión de transformación hacia muchos sectores vecinos. Las cuatro áreas olímpicas se ubicaron en terrenos entre la ciudad ordenada del Ensanche del s XIX y el suburbio desordenado creado como consecuencia de la expansión demográfica y territorial de la segunda mitad el siglo.

Estas áreas olímpicas son, sector VALL d' Hebron localizado en el paso de la ciudad a la montaña, el proyecto urbanístico estuvo a cargo del arquitecto Eduard Bru. Sector de la Diagonal, localizado en uno de los enlaces más significativos con un sector periférico del área metropolitana, el proyecto urbanístico estuvo a cargo de los arquitectos Oriol Clos y Maria Rubert. Sector de Montjuïc localizado en la montaña, su desarrollo urbanístico estuvo a cargo de los arquitectos Federico Correa, Alfonso Milá, Carles Buxadé, y Joan Margarit y por último sector industrial del Poblenou localizado junto al Mediterráneo, primer eslabón del proyecto que buscaba abrir la ciudad al mar, los arquitectos encargados del proyectos fueron Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay y Albert Puidoménech.



Áreas Olímpicas

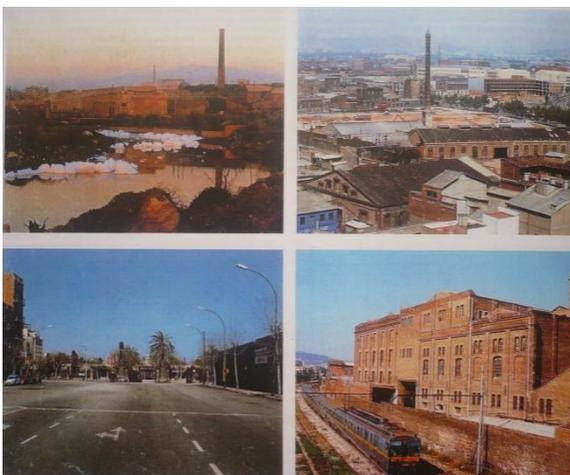
Estas cuatro áreas forman una cruz orientada a los cuatro puntos cardinales, donde se encuentran los cuatro vértices en los que existen actividades y estructuras a regenerar. Entre el primero y el segundo se marca la línea de transición de la ciudad y la montaña, la

conexión entre el segundo y el tercero es el eje de la calle Tarragona que está atrayendo hacia el sur la actividad comercial de la Diagonal, entre el tercero y el cuarto se encuentran las operaciones para la apertura de Barcelona al mar (Port Vell, Moll de la Fusta, y Paseo Marítim), y del cuarto al primero se encuentran las futuras líneas de comunicación entre el mar y la montaña, este sector es el futuro centro cultural que alberga el Teatro Nacional de Catalunya.



Anillo y Villa Olímpica

La principal característica del urbanismo de Barcelona, es que trata de apoyarse en el método Proyectual más que en el Plan de Ordenamiento, lo cual no implica ignorar los instrumentos generales para el control del uso del suelo, sino su transformación en otro tipo de documento y de gestión, el cual se ha denominado plan-proyecto. Este se trata de un plan previo menos figurativo y específico en lo funcional y formal y más orientado con respecto a las bases políticas del futuro de la ciudad, dejando a la arquitectura las definiciones formales, usos específicos y las estructuras urbanas.



Imágenes áreas a intervenir en Barcelona

Ideas fundamentales

Las ideas esenciales del desarrollo de proyecto que se presentan a continuación, parten de un principio fundamental, el cual afirma que “Todavía es posible reconstruir la ciudad europea atendiendo a su morfología tradicional y esta morfología es adaptable a las nuevas formas de vida”¹⁾. De acuerdo a la idea anterior se busco la realización de un nuevo barrio integrado al tejido continuo de la ciudad que no fuera un suburbio ni un gueto, que no se alejara a las morfologías tradicionales en pro de una innovación formal y social, pero sin llegar a imitar la ciudad vieja o los barrios consolidados:

1. Reconponer las infraestructuras para hacer habitable el sector, las playas debían ser rehabilitadas con un proyecto de defensa de la costa, el ferrocarril suprimiendo dos ramales de este, el cinturón del Litoral de tal manera que no constituyera una barrera física y visual entre en barrio las playas y la red de grandes colectores tenían que ser totalmente modificados.
2. Para la estructura general del barrio se aplicaron principios morfológicos que hicieran visible la continuidad con los barrios ya consolidados, pues se considero que el uso y la forma tradicional del espacio público en la ciudad de Barcelona aún tenían una gran capacidad de comunicación social, por lo que se buscó que las nuevas tipologías se superpusieran a morfologías urbanas tradicionales como calles, plazas, y manzanas.
3. Variación y superposición de usos y diversificación de la arquitectura dentro de una unidad coherente, en primer lugar evitando una zonificación muy estricta y en segundo lugar promoviendo formas arquitectónicas diversas y funcionales.

Estructuración urbana del proyecto

La estructuración urbana consta de cinco franjas paralelas al mar y un sistema de parques integrados.

¹⁾ Martorel, Josep. La villa Olímpica Barcelona 92: arquitectura, parques, puerto deportivo. Editorial Gustavo Gili.



Esquema general de la ordenación

Primera franja: Playas y dársenas con una longitud de más de un kilómetro de frente marítimo, en la distribución de las unidades de playa quedó un sector intermedio con un tamaño apropiado para una dársena, así se proyectó al final del paseo de Carles I una península hacia el mar rodeada por una plaza circular.

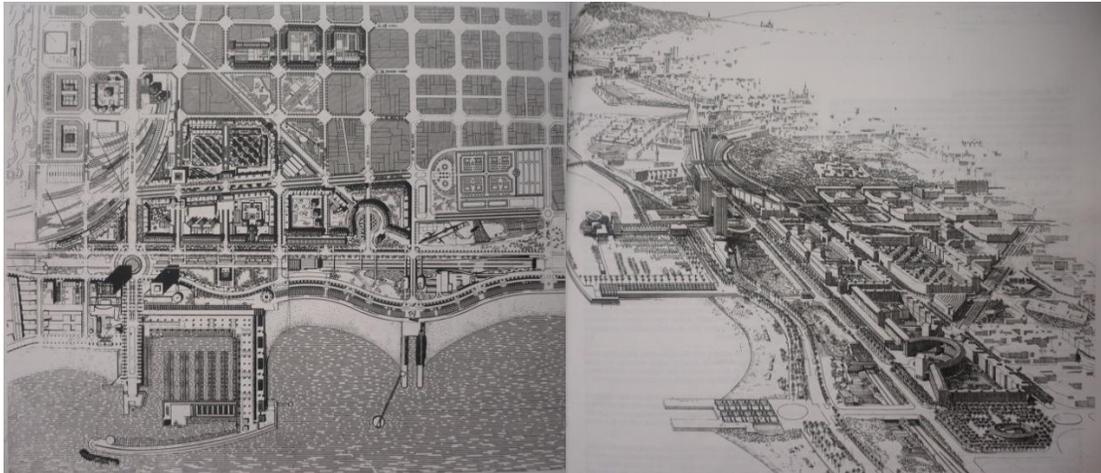
Segunda franja: Bordeando las playas y la dársena se trazó un paseo marítimo peatonal como continuación del paseo Marítimo.

Tercera franja: Se consolidaron las actividades costeras, mediante la construcción de edificios altos de planta pequeña separados entre sí, estas torres cumplían el objetivo de configurar una fachada marítima, concentrar muchas actividades y dejar espacio para que el área residencial tuviera visibilidad hacia las playas.

Cuarta franja: Avenida del Litoral, esta vía es de gran importancia y absorbe un flujo muy importante de vehículos, en el plan general esta figuraba como una autopista la cual habría generado una barrera, por lo que se optó por realizar una vía-parque donde la circulación dejaba un jardín intermedio peatonal con diversas actividades urbanas.

Quinta franja: Núcleo urbano, cuya estructura integraba la morfología tradicional con las nuevas tipologías residenciales.

Sistema de parques: los espacios verdes al interior de las manzanas se destinaron al uso de las comunidades que habitan alrededor. Los parques se proyectaron como ejes estructuradores de todo el barrio, para que la ciudad fuera entendida desde la continuidad verde, de esta forma se trató de imágenes fácilmente legibles en el paisaje urbano dentro de una composición menos bloqueada por la arquitectura. Este sistema se conforma por cinco parques el Paseo Marítimo y el espacio central de la Av. Del Litoral, Parque de Carles I, Av. Del Bogatell y el parque Poblenou.

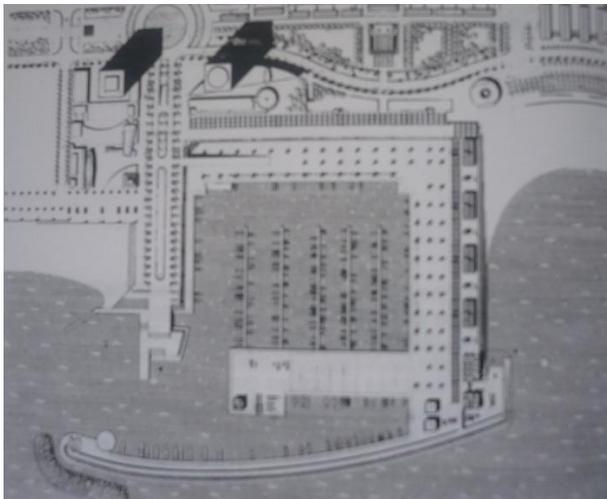


Planta general solución definitiva

Perspectiva general solución definitiva

El Puerto Olímpico y su entorno

El puerto y la Villa Olímpica armonizan las exigencias del programa olímpico para las competencias y posteriormente será usado como puerto deportivo y centro de actividad urbana. El puerto se divide en dos dársenas, la dársena interior y la dársena exterior, en medio de éstas se ubica el muelle de servicios que incluye aparcamiento, zona de reparación, recepción, control y suministro de combustible.



Planta general del puerto Olímpico

Alrededor de las dársenas se encuentra un espacio perimetral que sirve a las necesidades del puerto y a su vez es un centro de actividades y punto de referencia urbana. Los muelles ubicados hacia el noroeste son diseñados para ser usados como una gran plaza que cuenta con áreas comerciales y paseos elevados para cafés, bares y almacenes náuticos entre otros.

comandancia militar de marina, la administración del puerto, los servicios de dirección general de puertos y costas, el control de aduanas y los servicios médicos.

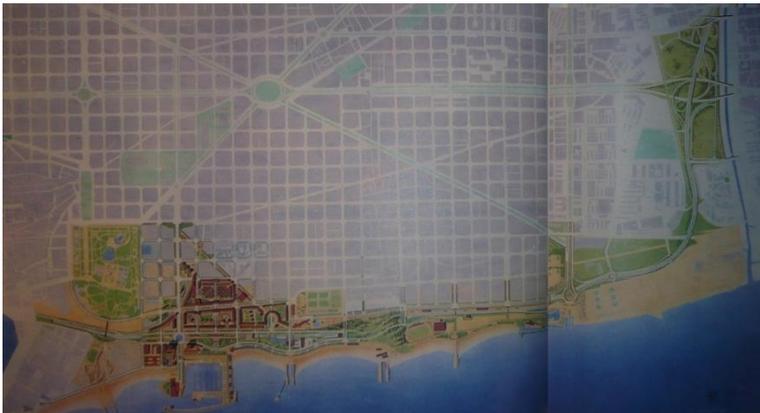
La Escuela Municipal de Vela se ubica bajo el paseo elevado del noroeste, este edificio resalta como un signo distintivo apreciable a gran distancia.

La torre del hotel y la torre de oficinas son dos grande edificios cuya finalidad consistía en lograr un foco de actividad permanente con una atracción centralizadora hacia el barrio con lo que se conseguiría el motor de su revitalización, estas torres son simétricas y se muestran como dos monumentos que resaltan la nueva etapa de renovación urbanística de Barcelona.



Así mismo se cuenta con un Centro de Convenciones al final del paseo de Carles I y el edificio del Centro Meteorológico.

Los parques y otros espacios públicos



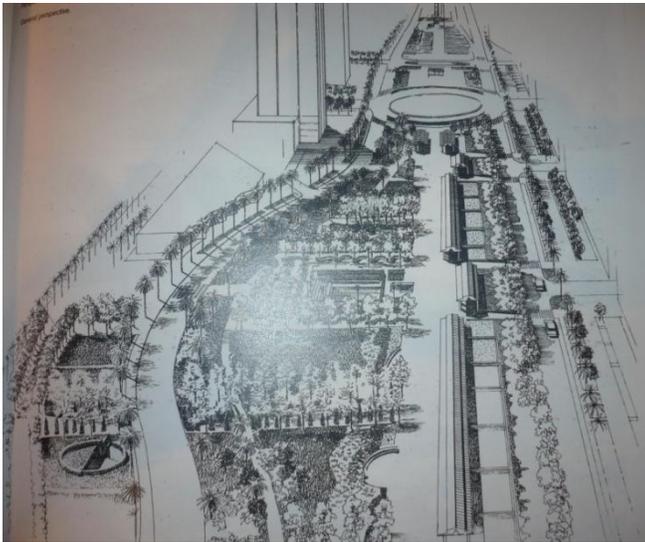
Plano general espacio público Villa Olímpica de Barcelona

El Parque el Litoral es una faja verde de dos kilómetros de longitud que separa las dos direcciones de acceso y salida de la ciudad, a lo largo de este parque y junto a la fachada al mar se extienden actividades lúdicas y comerciales complementarias a la actividad comercial.

El parque de las cascadas inicia en la calle Wellington y llega hasta el paseo de Carles I, el tema principal en el diseño de este parque es resolver la conexión formal entre la zanja y el túnel en el Cinturón del Litoral y adaptar los niveles para asegurar un paso ordenado desde la continuidad del Parque el Litoral como eje peatonal y representativo de toda la linealidad de la costa.

Fuente Monumental, en el cruce del paseo de Carles I, es un hito de gran importancia, ya que actúa como articulador entre los dos parques, marca la entrada al puerto y centra la composición de las dos torres. Este cuenta con una fuente cilíndrica de la cual sale agua que alcanza doce metros de altura, con el fin de formar un arco iris cuando sale el sol y así enmarcar la singularidad de los rascacielos, esta fuente se constituye como una importante referencia urbana.

El Parque del Puerto, entre el paseo Carles I y la Calle Pamplona, conforma un eje con carácter de paseo urbano, hacia el mar lo conforman una serie de miradores que dan amplias perspectivas sobre el puerto, y hacia la ciudad se define por unos porches lineales detrás de los cuales se encuentran áreas de descanso más privadas.



Perspectiva Parque del Puerto

El Parque Poblenuu ubicado entre la calle Badajoz y la calle Bilbao, es un espacio público que permite la conexión del viejo núcleo de Poblenuu con el mar, este es un parque de carácter urbano junto al núcleo edificado en un área de dunas, que a medida que se acerca al mar se ve menos poblado por árboles.



Parque Poblenou

El frente marítimo desde la calle Pamplona hasta la calle Bilbao, es el borde de la vía-parque Cinturón del Litoral, en el tramo de la Villa Olímpica desde el puerto hasta el espigón de la calle del ferrocarril, se muestra como un desdoblamiento peatonal de la calzada al mar, el desnivel hacia la playa se salva con unas rampas perimetrales y se cuenta con un paseo arborizado que permite la instalación de quioscos que dan servicio a los usuarios de la playa.

Concepto

Dentro de Barcelona resulta crítico entender que la mejora del espacio público es relevante para la resolución de los problemas económicos y sociales, por lo que la estrategia de Barcelona se ha enfocado en pequeños proyectos puntuales que generan metástasis en el entorno por medio de intervenciones arquitectónicas puntuales y de espacio público de gran impacto, que posteriormente se amplían en proyectos urbanos estratégicos de mayor alcance.

Objetivos

Jordi Borja y Manuel Castells sintetizan el plan en 3 objetivos:

- Mejora de la calidad de vida de los habitantes, en torno al ambiente, espacio público, vivienda, formación y equipamientos.
- Recuperación urbanística del espacio público dando énfasis y prioridad al peatón.
- Conexión y articulación de Barcelona con la red de ciudades europeas, mejorando comunicación, transporte, movilidad y accesibilidad.
- Desarrollo económico, equilibrado mediante la creación de infraestructuras y espacio público que hagan competitivo y compatible el tejido dentro de la ciudad.

Resultados

El plan de desarrollo urbanístico de Barcelona ha obtenido muy buenos resultados y por lo tanto un impacto positivo sobre la ciudad, en su totalidad la realización del proyecto se

valora positivamente, aun cuando este tipo de operación, compleja y a gran escala, y por tanto a largo plazo, aspira principalmente a cambiar las tendencias negativas existentes y a estimular un efecto de difusión de las mejoras conseguidas.

Varios resultados del proyecto como los producidos por la Villa Olímpica ya son visibles y se puede confirmar que la tendencia de desarrollo en la ciudad se encuentra presente y que hoy día el área tiene una calidad de vida definitivamente superior a hace unos años.

Lo anterior gracias a la acción basada en el proyecto del espacio público como lugar urbano y colectivo por excelencia, acción inmediata por medio de los proyectos urbanos que dan respuesta a la realidad inmediata de cada barrio, actuación prioritaria en lo que presenta ofertas de fácil ejecución, reconstrucción de la ciudad existente en lugar de la expansión, continuidad y articulación urbana en lugar de la suburbanización.

Aspectos tomados en cuenta

En primer lugar, del caso de Barcelona se toma en cuenta que la visión que se tiene para impulsar la ciudad parte de la reconstrucción de la ciudad existente, es decir de la localización de sectores específicos a partir de los cuales se realizan obras que logren impulsar el sector y llevarlo a un mejor nivel de desarrollo y a su vez este sector se articule con otras zonas y se impulse la renovación urbana a lo largo de la ciudad.

Por otro lado, la prioridad que el desarrollo de los diferentes proyectos realizados en Barcelona muestra sobre el peatón, también es un punto de referencia importante puesto que en el área actual de Bazarro en Cartagena se ha visto desplazado el peatón tanto por parte de los automóviles, como por la invasión del espacio público por parte de vendedores informales, por lo que es de vital importancia recuperar dichos espacios para que las personas puedan recorrer y habitar dicho sector.

Así mismo la construcción de espacio público, como uno de los principales estructurantes del desarrollo urbanístico de Barcelona da un gran aporte al proyecto, ya que éste se presenta como un lugar colectivo que logra integrar tanto los proyectos puntuales, como las diferentes áreas de intervención y los elementos ambientales, como el río.

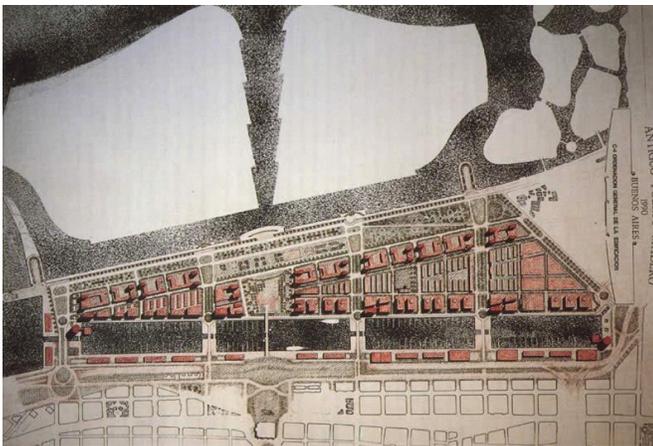
Finalmente, la conexión y articulación que se generó en Barcelona mediante el desarrollo de infraestructuras, es otro de los puntos a considerar, debido al gran problema de movilidad que presenta el sector de Bazarro, pues aunque se cuenta con una fácil accesibilidad debido a las vías que pasan por el sector, el mal estado de estas impide una eficaz comunicación del sector de Bazarro con los demás sectores de la ciudad de Cartagena, por lo que se hace evidente la intervención en la infraestructura vial y de comunicación.

1.7.2 REFERENTE: EL CASO DE BUENOS AIRES-PUERTO MADERO

Antecedentes

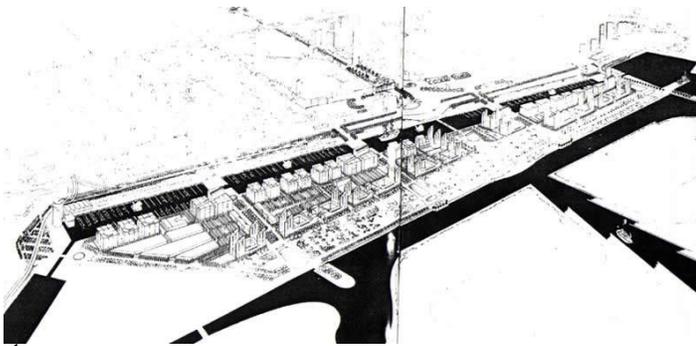
Desde su fundación en 1580, Buenos Aires ha sido una ciudad portuaria, durante tres siglos todas las actividades industriales y marítimas estuvieron localizadas en la periferia del centro de la ciudad. Debido a la intensificación de los intercambios a mediados del siglo XIX esta implantación resulto ser insuficiente, por lo que se construyo un nuevo puerto en el sector del litoral del Rio de la Plata, frente al centro de la ciudad, las obras de construcción de las dársenas y bodegas se realizaron entre 1887 y 1892. Este nuevo puerto se llamó Puerto Madero.

La instalación principal del puerto consiste en un conjunto de cuatro dársenas rodeadas de galpones e instalaciones ferroviarias que cumplieron su función productiva por cincuenta años, sin embargo debido a su ubicación central más adelante en nuevos planes urbanísticos de la ciudad, se indujo a proponer su eliminación y traslado a otra parte de la costa del Rio de la Plata.



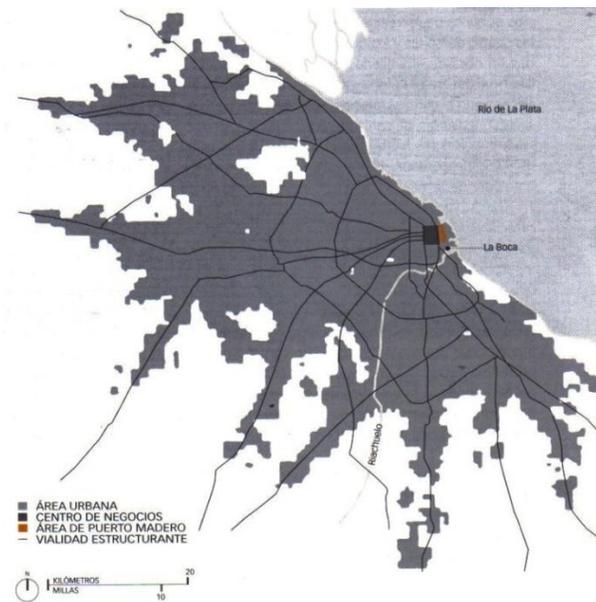
Antiguo Puerto Madero

En 1989 el gobierno cedió los terrenos y edificaciones de Puerto Madero a una sociedad pública para desarrollar un proyecto urbano en el cual se generen nuevos espacios para usos residenciales, comerciales, de servicios y espacios de recreación de escala metropolitana.



Área del proyecto renovación de Puerto Madero

El potencial principal del área está en su disponibilidad de suelo urbanizable inmediatamente contiguo al centro tradicional de negocios de la ciudad, el cual aún acoge las actividades financieras, de control y dirección de las principales empresas del país la sede del gobierno federal y una importante actividad comercial, cultural y de recreación de escala metropolitana.



Plano de Buenos Aires

La localización central de Puerto Madero ofrecía una gran oportunidad urbana para crear en el punto de mayor demanda espacios modernos para usos de oficinas, comercio, recreación y vivienda, incorporando al resto de la ciudad nuevas actividades que surgían de la apertura económica y la inversión extranjera.

Descripción

La transformación del viejo puerto en pieza urbana consistió en establecer una nueva fachada litoral de la ciudad, los nuevos usos urbanos proyectados debían potenciar las

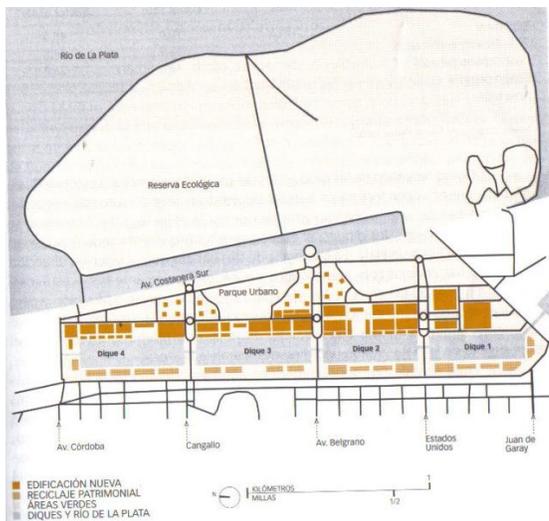
instalaciones preexistentes, rehabilitando las dársenas y sus espacios libres para acoger actividades cívicas y ciudadanas.



Vista general de terrenos Puerto Madero

Adicionalmente esta transformación ofrecía la oportunidad de que la Avenida Costanera, una vía-parque construida en el borde del río, se convirtiera en pieza estructurante del sistema verde urbano vinculada a la estructura de calles existentes y propuestas. La zona arborizada, los cafés, los restaurantes, al aire libre, las actividades deportivas eran espacios que constituían un lugar de esparcimiento para toda la ciudad. Así mismo la Costanera permitía un mayor disfrute peatonal de la Reserva Ecológica, una zona verde contigua a ésta.

El principal hito urbano que vincula el centro tradicional de Buenos Aires al de la nueva creación en Puerto Madero y al río, consiste en una vía verde central que como continuación de la Avenida de Mayo, define un espacio representativo. Este eje se une con el nuevo centro de Puerto Madero y permite la articulación de éste con el resto de la ciudad.



Propuesta Urbana Puerto Madero

El plan maestro del proyecto planteó el uso de la franja de terrenos ubicada frente a los diques para acoger la principal masa de edificaciones y destino el resto de los terrenos a un gran parque urbano. Sobre el lado este de los diques se propuso una edificación baja con diversidad de usos para obtener un espacio público bien equipado y frecuentado, por su parte la edificación de mayor altura se planificó en contacto con el nuevo parque urbano.



Espacio Público Puerto Madero

Así mismo se realizó la construcción de plazas abiertas entre los edificios de bodegas existentes y frente a los espejos de agua de los diques, estos edificios fueron conservados y rehabilitados externamente para usos residenciales, de oficinas, comerciales y de recreación.



Espacio Público Puerto Madero

La primera parte de las edificaciones compuesta por galpones alineados frente al centro tradicional permitió crear una fachada patrimonial que se estableció como nuevo referente urbano. Arquitectónicamente, la posición de los galpones en Puerto Madero así como la buena ubicación con respecto a los diques permitieron albergar todo tipo de usos, especialmente cívicos y de equipamiento.



Obras hechas hasta 2002

Por otro lado, su excelente calidad constructiva permitió su fácil recuperación para convertirlos en un punto de atracción urbano y en motor de la vida colectiva del sector.



Puente de la Mujer

Como resultado del proyecto urbano, el sector de Puerto Madero presenta una lectura en bandas, en la primera con un ancho de 50 metros se encuentran los diques, la secuencia de las tres bandas que siguen alterna edificios con uso privado y público, la siguiente franja está marcada por la presencia del agua de las dársenas seguida por nueva edificación y por último se encuentra la franja de espacio vegetal de los jardines de la Costanera, la cual se integra al Río de la Plata y toma una dirección paralela al litoral.



Vista urbana Puerto Madero

Concepto

El proyecto urbano de Puerto Madero hace un aprovechamiento óptimo de los valores paisajísticos y el potencial inmobiliario, creando equipamientos y un centro de actividades de rango metropolitano, bajo el concepto de integración y articulación entre el centro tradicional y los demás sectores de la ciudad, ubicados hacia la periferia del centro.

Objetivos

- Vinculación y accesibilidad: Consolidación de vías de acceso como continuación natural de los corredores urbanos, mejorando la integración con el resto de la trama urbana.
- Recuperación histórico-ambiental: Basada en el criterio de incorporar el puerto a la ciudad y potenciar la historia del lugar a través de sus preexistencias con valor patrimonial (diques, galpones, etc.), además de la creación de parques que incrementen el valor de las zonas verdes de la Costanera y la Reserva Ecológica.
- Expansión y Consolidación: Incorporación de múltiples usos (residencial, terciario, institucional, recreativo y comercial), que se sumen a los usos recreativos náuticos, colaborando en la creación de una imagen característica de la ciudad.
- Gestión: El proyecto se concibe por etapas que permitan su adecuación al mercado.

Resultados

El proceso de recuperación del área de Puerto Madero en Buenos Aires ha sido particularmente exitoso, gracias a la combinación favorable de factores del mercado y una acertada gestión urbanística.

La óptima localización de los terrenos y edificios del puerto respecto al centro de negocios de una aglomeración de más de once millones de habitantes durante la década en que se inició el proyecto, aseguró una buena acogida en la oferta del proyecto. De igual forma la

acertada mezcla de usos, mejoramiento del espacio público y la integración con los demás sectores de la ciudad hicieron de este un gran proyecto urbano.

Aspectos tomados en cuenta

Teniendo en cuenta el área de intervención en el sector de Bazurto, el caso de Buenos Aires, proporciona importantes aspectos para tomar en cuenta en el desarrollo del proyecto de renovación urbana de un eje como estructurante de la ciudad de Cartagena.

En primer lugar es de gran importancia el aprovechamiento de la cercanía del sector del Centro Histórico con el sector de intervención, puesto que este aspecto se debe aprovechar para poder integrar dichos sectores y de esta manera poder articularlos con los demás sectores periféricos de la ciudad despolarizando el desarrollo hacia otras áreas de Cartagena.

Así mismo el planteamiento de usos mixtos representa un aspecto importante, pues al buscar crear una nueva centralidad en el sector de Bazurto es primordial la generación de usos mixtos del suelo urbano para poder generar un alto nivel de atracción y vida colectiva, que se complementa a su vez con actividades de recreación y culturales como se ha visto reflejado en el caso de Puerto Madero.

De igual forma se toma en cuenta la integración de los elementos ambientales existentes en el sector, pues estos son de gran importancia y al integrarlos dentro del desarrollo urbano y arquitectónico del área a renovar, permite protegerlos y articularlos dentro de un sistema urbano de espacio público que podrá ser disfrutado por los habitantes del sector, quienes empezaran a valorar la importancia de cuidar y proteger estos elementos ambientales.

CAPITULO 2. MARCO TEÓRICO

A través del tiempo los seres humanos han ido evolucionando, y a su vez han ido transformando y adaptando el entorno que los rodea, con el fin de satisfacer sus necesidades de vivienda y refugio, creando así asentamientos que aunque nacieron de la necesidad individual, se vuelven colectivos, de acuerdo con la necesidad social de sus habitantes.

Debido al aumento en la población, estas implantaciones dejan de ser pequeños asentamientos para convertirse en ciudades, que involucran cada vez más elementos que la convierten en una realidad compleja, lo cual muchas veces lleva a la expansión de la ciudad hacia sus zonas perimetrales, produciéndose un abandono de las áreas centrales.

En este mismo contexto de acuerdo con el modelo de ciudad dispersa que se presenta actualmente en diferentes ciudades del mundo, el proyecto Sociópolis plantea un desarrollo urbanístico que plantea frenar el abandono de las áreas centrales e impulsar la compactación de la ciudad. “Desde este punto de vista, el proyecto Sociópolis/, es una oportunidad para proponer un nuevo modelo de desarrollo urbano que responda a las nuevas condiciones de habitabilidad para el principio del siglo XXI. Porque ya no vivimos en una metrópolis compacta, sino en una metápolis discontinua; en un territorio amplio recorrido por vías de transporte y ocupado por núcleos de población, centros logísticos, parques industriales y centros de comercio y ocio sobre el que los ciudadanos (locales, nacionales y extranjeros) se desplazan según sus necesidades. En esta situación es tan necesario proponer estrategias para la renovación y compactación de los centros urbanos, como la integración y protección de los elementos paisajísticos, naturales y geográficos de nuestro entorno.”²⁾

Lo anterior plantea que la renovación urbana se presenta como una herramienta adecuada para la intervención de las ciudades contemporáneas, en las cuales debido a su crecimiento acelerado se ha llegado a agotar el suelo urbano, lo que trae como consecuencia la expansión y construcción en el suelo rural, resultando así un modelo de ciudad dispersa, no sostenible, en la que el consumo de energía, de recursos y el crecimiento de las distancias por recorrer aumenta cada vez más, disminuyéndose por tanto la calidad de vida de sus habitantes.

“Una de las operaciones urbanas más estratégicas que se llevan a cabo es la de actuar en los sectores en donde se producen las interacciones más significativas de la matriz, la intervención en los puntos de encuentro de la red viaria. Una vez más se interviene por interacción con el medio. Los proyectos transforman estos lugares dotándolos de uso y carácter para que pierdan su condición previa. Así actúan en los puntos cruciales de toda la red territorial que desarrolla una jerarquía mínima necesaria del territorio: *intervienen en*

²⁾ Guallart, Vicente. Sociópolis project for a city of the future. Editorial Actar, 2004.

los nodos de los elementos mínimos de orden.”³⁾. De acuerdo a esto para que un proceso de renovación urbana logre responder no solo al sector sino al territorio en general, se deben identificar los puntos neurálgicos en los cuales intervenir para que de este modo se pueda intervenir el sector de tal forma que responda a una escala macro y a su vez micro en la ciudad.

Así mismo se debe identificar el carácter actual del sector para poder establecer la nueva vocación que se dará por medio de la renovación, de acuerdo a sus usos actuales y a su componente social, cultural y ambiental, para así poder responder con un proyecto coherente para la ciudad e incluyente para sus habitantes, como se afirma a continuación, “Pero si bien hay centralidades que se crean ex novo, las hay también que se generan por reciclaje. Donde se desarrollan estrategias de reconversión de centros situados en áreas “intermedias”. La introducción de programas de servicio en estas áreas complementa lo ya existente, atrayendo unos nuevos y creando así centralidades. Es un proceso desarrollado por *mutación de programas.*”

Por su parte, Grebler, proporciona una concepción de renovación urbana que se refiere a “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 la vivienda y el trabajo de una ciudad”.⁴⁾

Teniendo en cuenta el concepto anterior se debe adicionar la importancia del componente social en la renovación de la ciudad, pues esta no debe ser vista únicamente como una aglomeración de nueva vivienda y equipamientos, sino que debe ser un lugar con significado social, que por tanto se presente como marco y escenario urbano adecuado para la generación de relaciones humanas de sus habitantes, pues actualmente la renovación urbana se preocupa únicamente por mejorar la estructura física de la ciudad, sin pensar en sus habitantes.

Lo anteriormente señalado resalta la importancia del espacio público y de los equipamientos colectivos dentro de la formación de ciudad como “hábitat cultural”, entendiendo el hábitat como el ambiente que ocupa una población biológica en un espacio que debe reunir las condiciones adecuadas para que la especie pueda residir y reproducirse, perpetuando su presencia. Y cultural como el modo de vida de un pueblo integrado por sus costumbres, tradiciones, normas y expresiones artísticas, lo cual les permite crear un conocimiento que conduce a un enriquecimiento personal, y motiva el desarrollo de un sentido social.

³⁾ Gausa, Manuel. Guallart, Vicente. Müller, Willy. HiCat: Hiper catalunya: Territorios de investigación: Estrategias multicapa. Editorial Actar, 2003.

⁴⁾ Grebler, L. Renovación urbana en ciudades Europeas: Su emergencia y potenciales. Universidad de Pensilvania, 1964.

“Ante una sociedad global, cada día más uniformizada, el reconocimiento de los valores culturales y paisajísticos propios de cada territorio es una cuestión fundamental para transferir calidad de vida a sus ciudadanos y afirmar una identidad propia que permita obtener una ventaja competitiva.”⁵⁾ La idea anterior permite afirmar que para intervenir un sector es necesario conocer su cultura y su entorno ambiental, para que se pueda responder con elementos urbanísticos necesarios y acordes al lugar de intervención, de la misma manera que se facilite que la población actual participe en los procesos de transformación social y no se vea excluida, dentro de un proceso que no solamente busque atraer nueva población.

Esto nos lleva a que la renovación debe ofrecer el cubrimiento de servicios básicos de la vivienda, educación, trabajo y recreación para motivar a sus habitantes a quedarse en el sector, actuar en comunidad, capacitarse y a su vez desde sus acciones impulsar el rol que juega la ciudad a nivel nacional e internacional. “Asimismo en el barrio se fomenta la interacción social y el sentido de comunidad a través de edificios de equipamientos que contiene un programa híbrido, que fomenten la relación humana, como un centro de arte, una guardería, una zona deportiva, centro social, centro para jóvenes y talleres para artistas, en torno a los cuales se organiza la vida pública en el barrio”⁶⁾

“La urbanidad requerida, se promoverá no ya a partir de una forma urbana prefijada, sino mediante el fomento de la interacción social en una secuencia de espacios públicos determinados que ofrecen actividades deportivas y culturales a los que se vinculan una importante red de equipamiento diversos.”⁷⁾ De este modo entra el espacio público como uno de los elementos primordiales para crear “hábitat cultural”, pues dentro de éste se logran desarrollar actividades que integran a la sociedad y le brindan posibilidades de desarrollo en comunidad.

Al tomar el “*concepto de ciudad*” de Aldo Rossi, arquitecto italiano, en el que establece que “La ciudad en tanto hecho histórico y en tanto espacio construido, inevitablemente es un hecho *colectivo* en el que el tipo de relaciones que la población establece con las estructuras urbanas y demás ciudadanos, dependen y vienen de la tendencia de integración y habitabilidad urbana que se puede llegar a impulsar cotidianamente dentro de la ciudad”⁸⁾.

Desde dicha perspectiva teórica, se establece que la capacidad de los ciudadanos de apropiarse y desarrollarse dentro de la ciudad se consolida desde el espacio público y colectivo que la ciudad le pueda brindar, ya que es en estos espacios donde el habitante

⁵⁾ Guallart, Vicente. Sociópolis project for a city of the future. Editorial Actar, 2004.

⁶⁾ Guallart Vicente. Sociopolis Project for a city of the future. Editorial Actar. 2004.

⁷⁾ Guallart Vicente. Sociopolis Project for a city of the future. Editorial Actar. 2004.

⁸⁾ Rossi, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Editorial Gustavo Gili, 1999.

toma conciencia de su papel dentro de la sociedad y se incentiva a actuar en comunidad, así mismo en estos espacios se fortalece la cultura a través del conocimiento que proporcionan.

Lo señalado refuerza y confirma lo necesario que es dentro de una ciudad desarticulada y excluyente, la generación de espacios públicos y colectivos, que teniendo en cuenta el componente ambiental, social, cultural y las dinámicas urbanas en el momento de ser diseñadas, logren tener la fuerza para ser integradoras tanto de su estructura urbana, como de sus habitantes, para que de esta manera la cultura, el turismo y en general todas las actividades de un sector, sean orientadas no solo para los visitantes sino también para los habitantes del sector y la ciudad, para que todos se incluyan dentro del proceso de renovación.

Esta visión y orientación busca establecer un avance urbanístico decisivo, donde se incluya el paisaje urbano y el ser humano. En este sentido, el enfoque principal consiste en mirar la ciudad como un modelo integrador del sector público y el privado, conectando el espacio urbano y el espacio natural, de tal modo que los habitantes del lugar puedan integrarse al proceso y así el hecho de habitar, se vuelve compatible con diferentes niveles de protección territorial y social.

CAPITULO 3. CARACTERIZACIÓN

La renovación urbana es un término que hace referencia y es extensivo a la renovación de las edificaciones, equipamientos e infraestructuras en la ciudad, que se hacen necesarios por su envejecimiento o por la necesidad de adaptarlas a nuevos usos y actividades demandadas en la ciudad, con el fin de poder satisfacer y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Para establecer qué sector requiere renovación se debe en primer lugar detectar que áreas se encuentran en deterioro a nivel urbano y luego se debe establecer dentro de estos sectores deteriorados, cuales presentan potencial para llegar a impulsar desde su renovación el rol que la ciudad desempeña dentro del país.

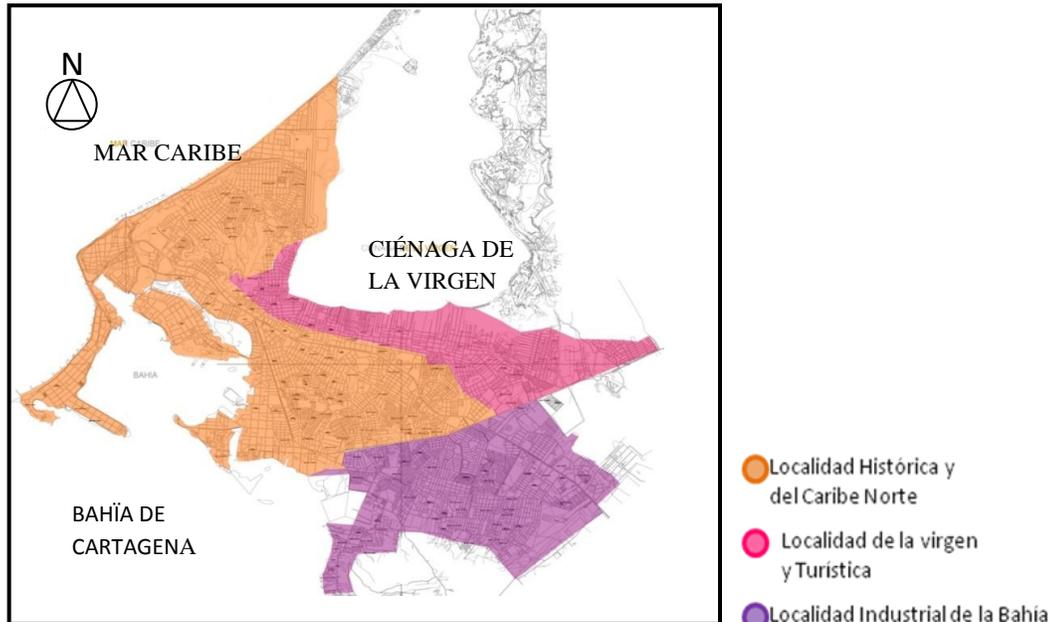
Dentro de los proyectos de renovación existen diferentes tipos de procesos o modalidades como son, la rehabilitación, el redesarrollo, la invasión-sucesión, la renovación, la restauración, la conservación urbana, el reciclaje y el mejoramiento integral.

Dichos tratamientos a nivel urbano se emplean de acuerdo con el estado, nivel de deterioro y condiciones urbanas del área a intervenir, por lo que se hace primordial la realización de un análisis urbano desde la escala macro de ciudad, y partiendo de este análisis se irán dando los direccionamientos para definir o establecer las escalas meso y micro, en las cuáles se debe realizar una intervención urbana inmediata con el fin de propiciar el desarrollo global y armónico de la ciudad estudiada.

En el presente proyecto se estudiara la ciudad de Cartagena para llegar a establecer un área de intervención que gracias a su renovación ayude al desarrollo no solo del sector sino en general de la ciudad.

La ciudad de Cartagena es la capital del departamento de Bolívar. Desde 1991 Cartagena es un Distrito Turístico y Cultural. La ciudad está localizada a orillas del Mar Caribe y es uno de los epicentros turísticos y culturales más importantes de Colombia, como también el segundo centro urbano en importancia en la Costa Caribe colombiana, después de Barranquilla.

3.1 GENERALIDADES CARTAGENA



A nivel urbano Cartagena se divide en tres (3) localidades que buscan darle orden y mayor facilidad para gobernarla. Como es sabido, Cartagena es una ciudad reconocida a nivel nacional e internacional por desempeñar un **rol** turístico y cultural de gran importancia, de acuerdo con esta característica de ciudad turística y cultural, se puede llegar a pensar que la misma presenta un nivel de desarrollo muy avanzado y tal vez por encima de otras ciudades de Colombia, sin embargo esto no es totalmente cierto, pues solo algunos sectores se encuentran en buen estado de desarrollo y son estos sectores los que se ofrecen para el turismo y los que los visitantes llegan a conocer.

Dentro de la ciudad de Cartagena existen áreas que se encuentran en un alto nivel de deterioro, las cuales se han visto abandonadas por parte del gobierno por el interés de embellecer únicamente los sectores turísticos.

Debido a la gran importancia de la ciudad de Cartagena tanto a nivel nacional como internacional y debido a los grandes contrastes sociales que se presentan en ésta, se procederá a realizar un análisis de dicha ciudad con el fin de establecer una zona a intervenir para así potenciar el rol que Cartagena cumple en el país.

3.1.1 ÁREAS DE DETERIORO

De acuerdo con la información y tablas obtenidas del libro Lineamientos para el Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias, publicado por el Instituto de Estudios Ambientales para el Desarrollo (IDEADE), en primera instancia se ha graficado la información que hace referencia a las áreas de deterioro de la ciudad de Cartagena, para así empezar a tener una orientación sobre las áreas en que se hace posible y necesaria intervención a nivel urbano.

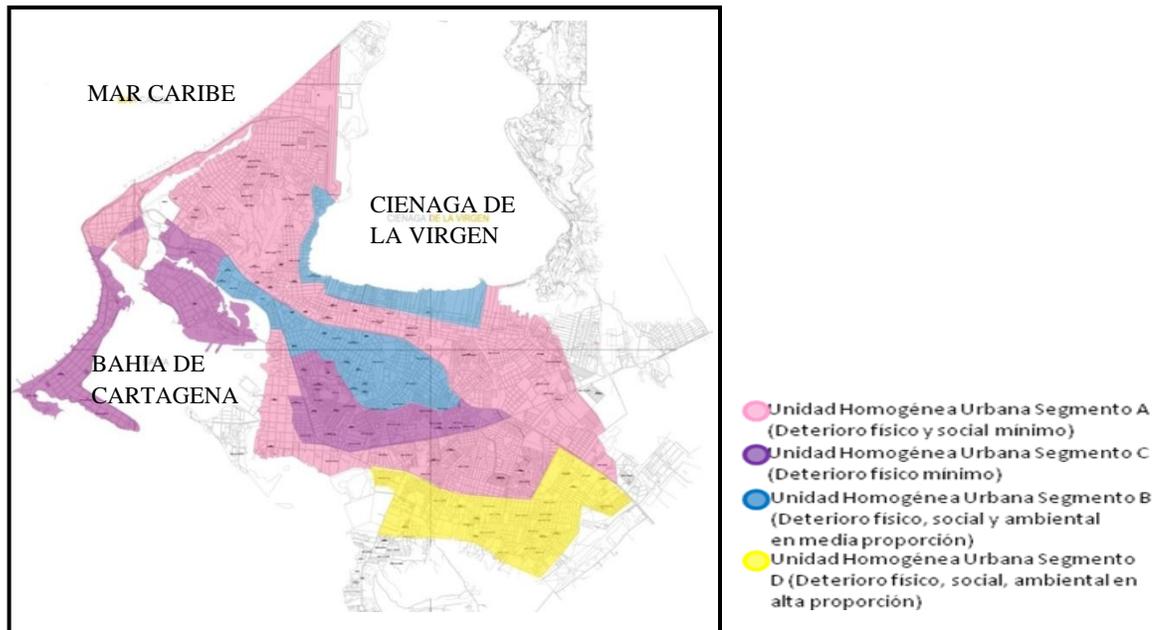
Cuadro 5. PERFILES SOCIOECONÓMICOS Y FÍSICO-INFRAESTRUCTURAL DE LOS SECTORES CENSALES

<p>UNIDAD HOMOGÉNEA URBANA SEGMENTO A 34 sectores</p> <p>Se refieren a estas áreas de la ciudad: Crespo, Daniel Lemaitre, Centro Histórico, San Diego, Getsemaní, Espinal, Amador, La Quinta, El Bosque, Banques y todos los barrios a lo largo de la Avenida Pedro de Heredia y barrios entorno al cruce del Amparo, Blas de Leso, Plan 400, El Carmelo, La Concepción, El Recreo, Ternera, San Fernando.</p>	<p>UNIDAD HOMOGÉNEA URBANA SEGMENTO B 52 sectores</p> <p>Se refieren a estas áreas de la ciudad: Zona suroriental y los barrios alrededor de la Popa, Bazurto, Prado, Bruselas, Piedra de Bolívar, 9 de Abril y otros.</p>
<p>CARACTERÍSTICA</p> <p>Buena calidad de la vivienda del tipo casa o cuarto (paredes en material estable, pisos acabados), servidos con luz, alcantarillado, gas y agua. En régimen de arriendo está un porcentaje por encima de la media. Se da una presencia significativa de cabeza de familia mujer, ancianos, personas inactivas económicamente y cabeza de familia con empleo estable y buen nivel de instrucción. Se trata de familias numerosas (parentelar o ampliada) con movilidad de status, con una tasa de frecuencia superior a la media. El 11,35% de esta población no es nativa de Cartagena.</p>	<p>CARACTERÍSTICA</p> <p>Calidad de la vivienda por debajo de la media (con una presencia cercana al 25% de alojamientos con paredes en material inestable y pisos sin acabado). Bajo nivel de dotación de servicios en red: 44% no están conectados al acueducto, solo 22% tienen alcantarillado. El uso de la cocina es en el mejor de los casos de uso promiscuo, y el uso de cocinol y leña como combustible es notablemente superior al valor medio. Existen problemas de hacinamiento. Presencia significativa de cabeza de familia mujer con ocupación inestable y un bajo nivel de instrucción. Se trata de familias (parentelares y nucleares) numerosas, con una presencia significativa de niños menores de 11 años y adultos mayores de 64, con una alta tasa de desocupación, el número de estudiantes está por debajo de la media y la tasa de frecuencia es el más bajo. La población nativa de Cartagena es superior a la media. Predomina la escasez de recursos económicos y un bajo nivel de instrucción.</p>

Continúa

<p>UNIDAD HOMOGÉNEA URBANA SEGMENTO C 30 sectores</p> <p>Se refieren a estas áreas de la ciudad: Castillogrande, El Laguito, Bocagrande, La Matuna, Manga, Pie del Cerro, Pie de Popa, Escuela Naval, Juan XXIII, Paraguay, San Isidro, Los Cerros, Bosquecito, Nuevo Bosque y barrios alrededor del Banco de la República y otros a lo largo de la autopista a Medellín y a lo largo de la transv. 54 (Urbanización Biffi).</p>	<p>UNIDAD HOMOGÉNEA URBANA SEGMENTO D 1 sector</p> <p>Se refiere a estas áreas de la ciudad: La Victoria, El Reposo, San Pedro Martín.</p>
<p>CARACTERÍSTICA</p> <p>Buena calidad de la vivienda con un porcentaje significativo del tipo cuarto. Servidos con luz, alcantarillado, gas y agua. Una cuota importante de las familias (constituidas de uno o dos miembros) hace uso de la electricidad como fuente energética. Se trata de familias ampliadas constituidas en un 40% de población no cartagenera. La presencia de bachilleres es superior a la media, así como la tasa de frecuencia a la escuela. La población ocupada tiene un perfil cualitativo superior al valor medio (por ocupación y por nivel de instrucción)</p>	<p>CARACTERÍSTICA</p> <p>Calidad de la vivienda está por debajo del valor de la media, desprovistas de acueducto. El agua se compra o se recurre a fuentes públicas. El servicio sanitario es de letrina y se hace uso de cocinol o leña como combustible. Se presentan problemas de hacinamiento. La tipología de las familias es nuclear con presencia de niños menores de 11 años y adultos mayores de más de 64. Casi el 38% de la población del perfil no es cartagenera. No se presentan problemas de desocupación aunque sea inestable y con un bajo nivel de instrucción. La carga de dependencia por ocupado es altísima (10 personas en edad de trabajo por ocupado).</p>

Fuente: DANE. Elaboración de datos (cabecera municipal) con base en el formulario básico y ampliado y con el programa ADATTIA (Cidoc-IUAV: S.Gringuolo y M.Mazzanti). Arquitecta Liliana Fracasso, tesis de especialización dirigida por el profesor Domenico Patassini, Venecia. Instituto de Arquitectura de Venecia (IUAV). Escuela de Especialización Urbana y Territorial aplicada a Países en desarrollo.



Información obtenida de la Curaduría Urbana No. 2

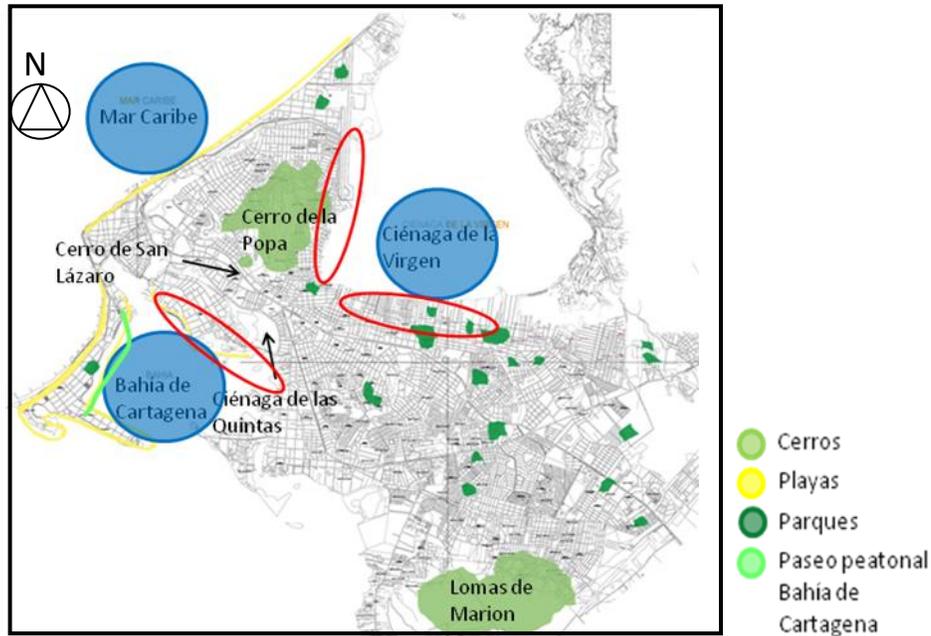
Con la información graficada y el contenido escrito en las tablas anteriores, se puede observar que existen 30 sectores que presentan las mejores condiciones de habitabilidad urbana en Cartagena con muy buena dotación de equipamientos (Segmento C), 34 sectores que presentan una buena calidad a nivel de vivienda y a nivel urbano (Segmento A).

Por su parte y contrario a lo anterior, 52 sectores ubicados hacia el costado Suroriental de la ciudad presentan construcciones inestables, bajo nivel en dotación de servicios, un 44 % de la población no cuenta con acueducto y un 22% no cuenta con alcantarillado, así mismo para la mayoría de habitantes la fuente energética es la leña y a nivel vial se presenta una gran congestión (Segmento B), por último se encuentra 1 sector con baja cobertura en acueducto y alcantarillado, que presenta hacinamiento y pocas vías de conexión con el resto de la ciudad (Segmento D).

De acuerdo con lo anterior los Segmentos Urbanos que presentan un mayor índice de deterioro se encuentran entre los Segmentos B y D.

3.2 SISTEMAS CENTRALES: ANÁLISIS CARTAGENA

3.2.1 Estructura ecológica ambiental estado actual



Información obtenida de la Curaduría Urbana No. 2

La estructura ecológica ambiental natural de la ciudad de Cartagena la conforman, los Cerros (Cerro de la Popa, Cerro de San Lázaro y Lomas de Marión), Playas y Parques.

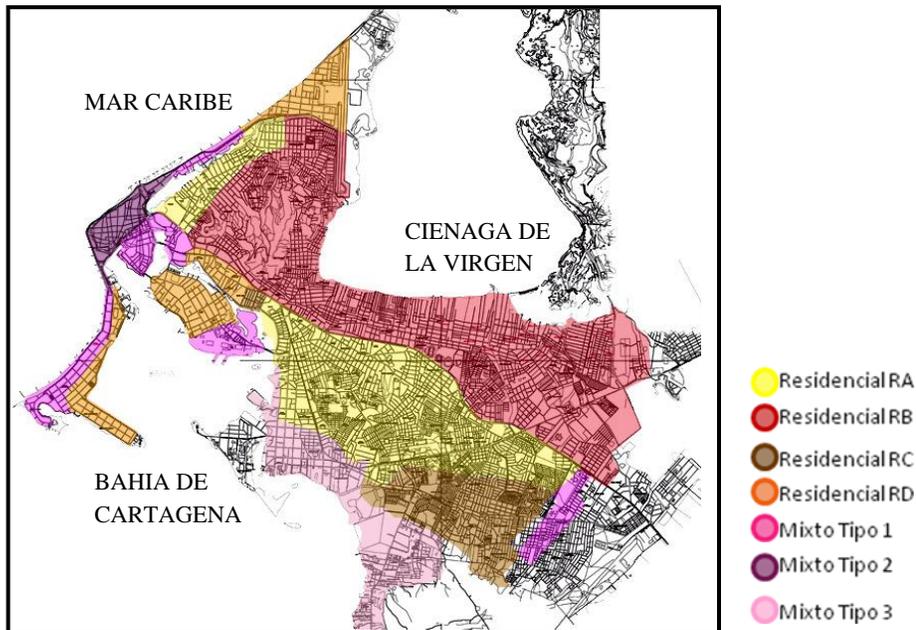
Por su parte la estructura ecológica ambiental artificial está compuesta únicamente por El Paseo peatonal Bahía de Cartagena.

Como se puede ver a pesar de contar con la presencia de elementos ambientales tan importantes en la ciudad, solo existe una intervención que tiene como objetivo integrar lo urbano con lo ambiental, por lo que surge la necesidad de la creación de elementos urbanos que logren integrar, ayuden a proteger y a aprovechar los elementos ambientales existentes.

Por lo general los elementos hídricos que colindan con la ciudad son los que más sufren de contaminación y abandono pues al no ser tratados como paseos, alamedas, ciclo rutas, y demás elementos que los integren a lo urbano, la ciudadanía los destruye.

Así mismo se presenta la falta de espacios ecológicos y ambientales que puedan ser visitados por parte de la ciudadanía y de los turistas, donde puedan recrearse y aprender sobre temas ecológicos y ambientales relacionados con la ciudad, para así crear conciencia ciudadana que permita que ésta pueda estar en óptimas condiciones.

3.2.2 Usos del suelo estado actual



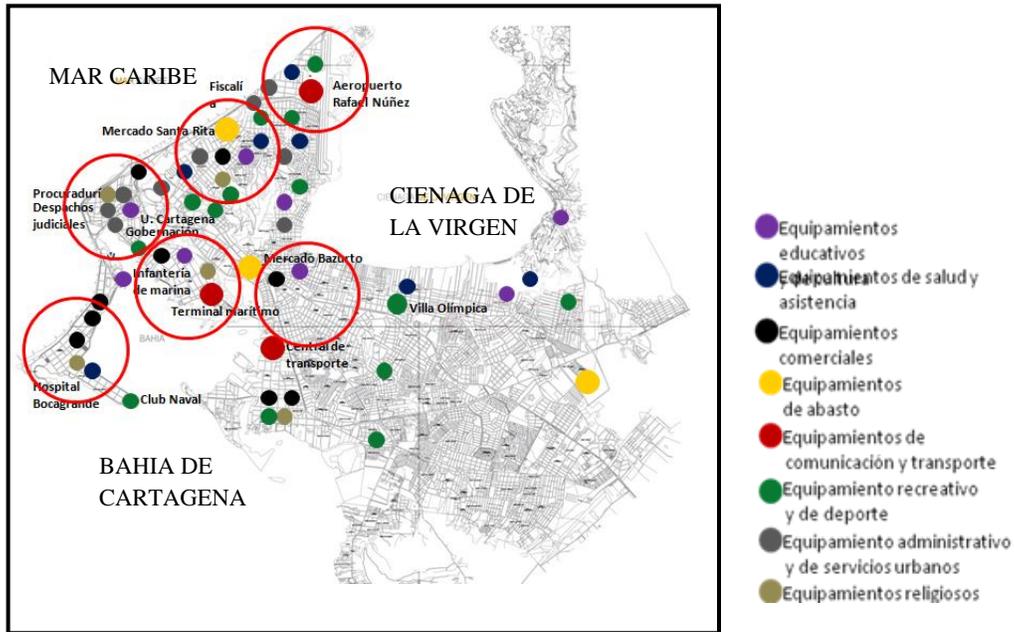
Información obtenida de la Curaduría Urbana No. 2

Dentro de los usos del suelo actuales en la ciudad se encuentran 5 áreas residenciales, las cuales se clasifican desde RA hasta RD, siendo RA los sectores que presentan las peores condiciones de vivienda y RD los sectores que presentan las mejores condiciones de vivienda en la ciudad.

Así mismo los usos Mixtos Tipo 1, Tipo 2 y Tipo 3 muestran la clase de actividades complementarias presentes en cada sector, encontrándose dentro del uso Mixto Tipo 1 equipamientos complementarios a la actividad de vivienda tal como supermercados, centros religiosos, centros comerciales, hospitales, entre otros.

El uso Mixto Tipo 2 presenta equipamientos de uso educativo, cultural y de servicios urbanos, y el uso Mixto Tipo 3 indica la presencia de fábricas y comercio en su mayoría informal.

3.2.3 Equipamientos urbanos y centralidades estado actual



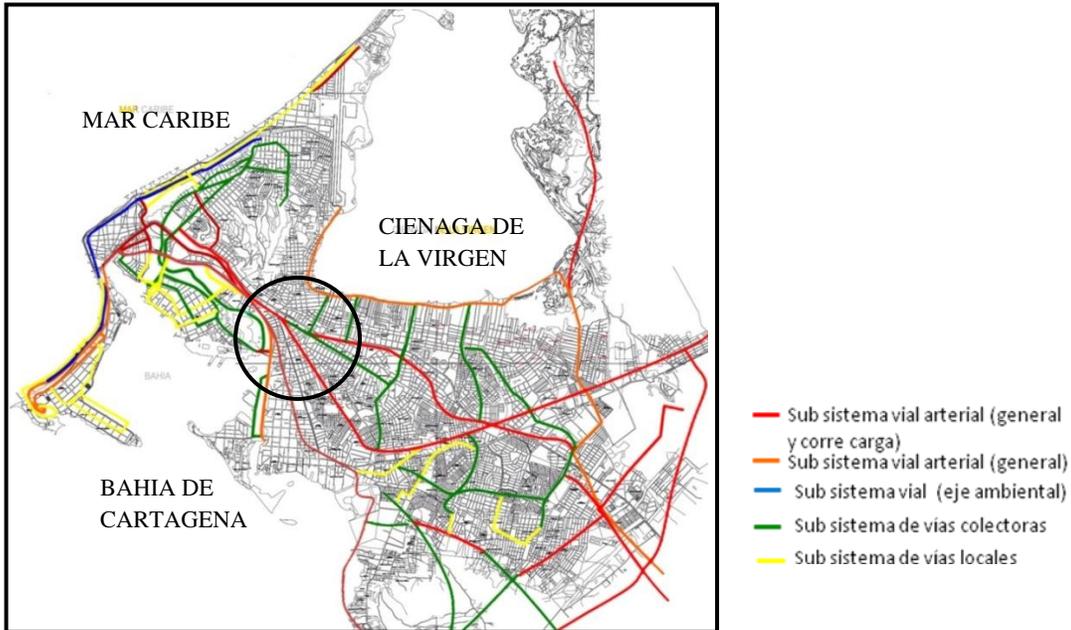
Información obtenida de la Curaduría Urbana No. 2

En el plano anterior se muestran los equipamientos de mayor relevancia a nivel urbano y así mismo se muestra la presencia de equipamientos de diferentes tipos dentro de la ciudad, con lo cual se puede establecer en que sectores de la ciudad se presentan centralidades en función de zonas residenciales, estos lugares claramente identificables, se encuentran en los sectores:

- Suroccidente, en el sector de Bocagrande y el sector del Centro Histórico
- Norte, en el sector del Aeropuerto y el Sector de Santa Rita
- Suroriente en el sector de Manga y en el sector Bazarro

Los lugares nombrados anteriormente aunque no presentan el mismo nivel de desarrollo urbano entre sí, como se ha visto anteriormente debido a los equipamientos presentes en el sector (religiosos, de abastecimiento, educativos, médicos, entre otros) son considerados centralidades, pues prestan dentro de sí mismos variedad de servicios que complementan el uso de residencial.

3.2.4 Malla vial estado actual



Información obtenida de la Curaduría Urbana No. 2

La malla vial de la ciudad de Cartagena se compone de un sistema arterial principal, el cual se divide en subsistemas arteriales generales, de carga y ambientales, para finalmente llegar a conformar vías locales. Asimismo actualmente se adelantan obras para la realización del sistema de transporte masivo TransCaribe.

Como se observa en el plano, Cartagena cuenta con un sistema vial que permite tener acceso a la totalidad de ésta y debido a la cantidad de habitantes se puede tener una movilidad fluida a lo largo de la misma. El sector donde se presenta un nodo de obstrucción vial se encuentra señalado con negro, en este se produce y genera congestión para la ciudad debido a que en esta área confluyen la mayoría de las vías principales de la ciudad y debido también a la presencia del cerro de la Popa y la Ciénaga de la Virgen, se crea un paso muy estrecho donde las vías se unen unas con otras, generando obstrucciones en la fluidez del tráfico vial.

Así mismo aunque las vías permiten una fácil conectividad a lo largo de la ciudad de Cartagena, su accesibilidad no es tan buena ya que los perfiles viales y el estado de las vías en general se encuentran en mal estado en la ciudad.

En cuanto a las vías peatonales se puede ver que solo existe un tramo peatonal sobre la Bahía de Cartagena con lo que se ve la poca importancia que se le da al peatón en el desarrollo urbano de la ciudad.

3.3 IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS DE DETERIORO

De acuerdo con la información analizada anteriormente en cuanto a áreas de deterioro, sistemas centrales y estructura ecológica ambiental, se puede establecer que las áreas que presentan mayor deterioro a nivel urbano se encuentran repartidas dentro de las tres localidades existentes en la ciudad, en la unidad homogénea urbana segmento B y en la unidad homogénea urbana segmento D, dentro de las cuales se encuentran específicamente tres sectores de la ciudad de Cartagena, estos son:

- Sector Ciénaga de la Virgen
- Sector Bazurto
- Sector El Reposo



3.4 POTENCIALIDADES SECTORES IDENTIFICADOS

En este punto del trabajo se han identificado tres sectores que presentan un alto deterioro a nivel urbano, por consiguiente a continuación se establecerá mediante una matriz, cuál de estos presenta el mayor potencial, para así poder proponer una intervención haciendo que el sector seleccionado impulse la ciudad de Cartagena hacia la visión de Ciudad Turística y Cultural Internacional.

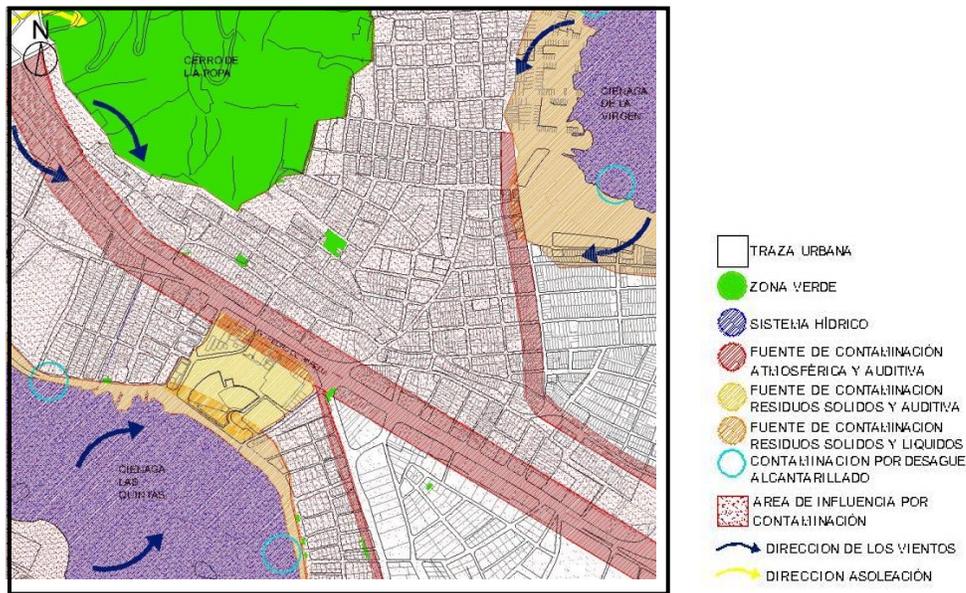
	Sector Ciénaga de la Virgen	Sector Bazurto	El Reposo
Existencia y calidad de equipamientos	2	4	3
Ser centralidad	1	5	5
Nivel de conectividad	2	5	3
Presencia de servicios públicos	1	3	2
Estado malla vial	1	3	2
Estructura ecológica	2	4	2

Parámetros de calificación: De 1 a 5, siendo 1 la puntuación más baja y 5 la puntuación más alta.

Con base en el análisis de la información anterior, se obtiene que el sector de Bazurto es el que cumple con los criterios establecidos en el inicio, tanto a nivel de área en deterioro como a nivel de potencialidades, por lo tanto se procederá a realizar el análisis tanto del área de estudio como del sector de intervención, para así establecer que tratamiento de renovación es el más adecuado para realizar en el sector.

3.5 SISTEMAS CENTRALES: ANÁLISIS ÁREA DE ESTUDIO

3.5.1 Estructura ambiental estado actual



A nivel ambiental, el sector se encuentra delimitado hacia el norte por el Cerro de la Popa, hacia el este por la Ciénaga de la Virgen y hacia el sur por La ciénaga de las Quintas, contando con la cercanía de tres elementos ambientales de gran importancia.

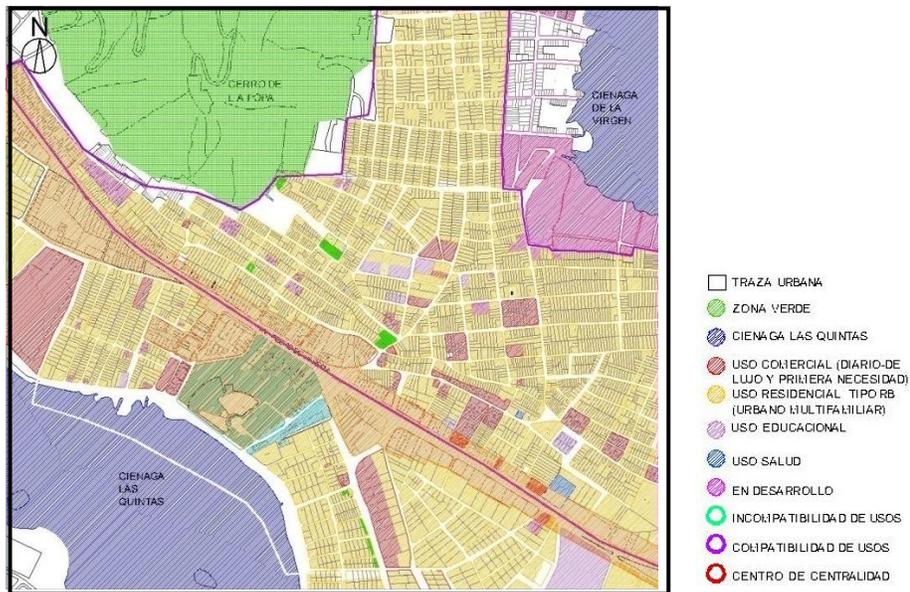
De acuerdo con lo anterior se puede afirmar que aunque se tenga la presencia de tales elementos ambientales, estos se encuentran altamente contaminados, pues los habitantes del sector no han visto su importancia, por lo que los han tomado como un área de desecho de basuras lo que a su vez profundiza el problema. Por lo señalado, se ve claramente la necesidad de darles un uso a nivel urbano que los integre como paseos peatonales, alamedas o un sistema de parques.

Por otro lado no se cuenta con un sistema de alcantarillado, razón por la cual los residuos de las viviendas y locales comerciales del sector salen directamente a las ciénagas de La Virgen y de Las Quintas aumentándose aún más su contaminación.

De igual forma la presencia de la Avenida Pedro de Heredia produce una alta contaminación atmosférica y auditiva y tampoco se cuenta con la presencia de elementos ambientales que sirvan como barrera y logren disminuir el impacto de la contaminación.

Por último el área del mercado al no estar organizado y no tener un óptimo funcionamiento contribuye también a la contaminación de residuos sólidos y líquidos del área de estudio. En general el sector cuenta con una muy baja disponibilidad de áreas verdes que puedan disminuir la gran contaminación auditiva, sonora y visual que allí se produce debido a la confluencia de vías, la presencia del mercado y la gran actividad comercial.

3.5.2 Usos del suelo estado actual



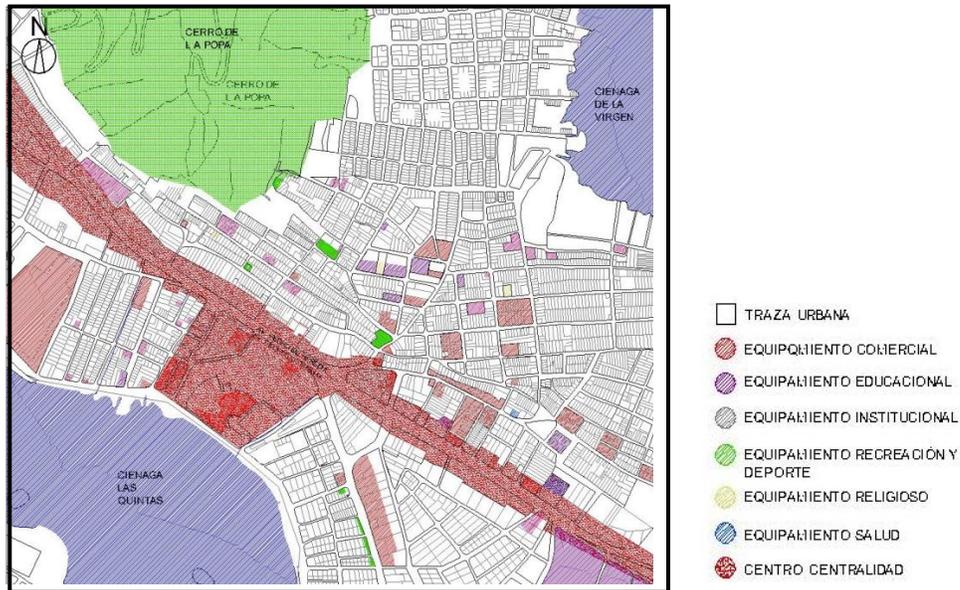
Este sector es principalmente un sector comercial, en las manzanas aledañas a la Av. Pedro de Heredia el tipo de comercio que se maneja no es especializado, por lo que se pueden encontrar almacenes que ofrecen diferentes bienes como automotriz, muebles, ropa, entre otros. De igual forma en estas manzanas se cuenta con vivienda, por lo que se ha generado un uso mixto que presenta una alta incompatibilidad de acuerdo con el tipo de comercio que allí se maneja.

Así mismo en el sector se encuentra el mercado de Bazurto, principal proveedor de alimentos de Cartagena, alrededor del cual se han ido aglomerando comerciantes informales que invaden el espacio a tal punto que se ha llegado a perder la traza en este sector, pues se han instalado pequeñas casetas que han ido invadiendo cada vez más manzanas del lugar. Por su parte hacia el oriente y el occidente se presenta un uso residencial de estratos 2 y 3, donde su cuenta con la presencia de vivienda autoconstruída.

En el área se presenta una gran aglomeración de comercio y también reside un alto volumen de población de estratos 2 y 3 de la ciudad de Cartagena. Se cuenta con 23.621 habitantes en el sector de estudio, por esto el lugar presenta una alta convocatoria no solo en el día por el comercio, sino en las noches por sus residentes. Por lo anterior se puede establecer que la magnitud de las actividades que allí se desarrollan son muy elevadas y

generan un impacto negativo, al ser comparadas con el nivel de movilidad que el sector ofrece.

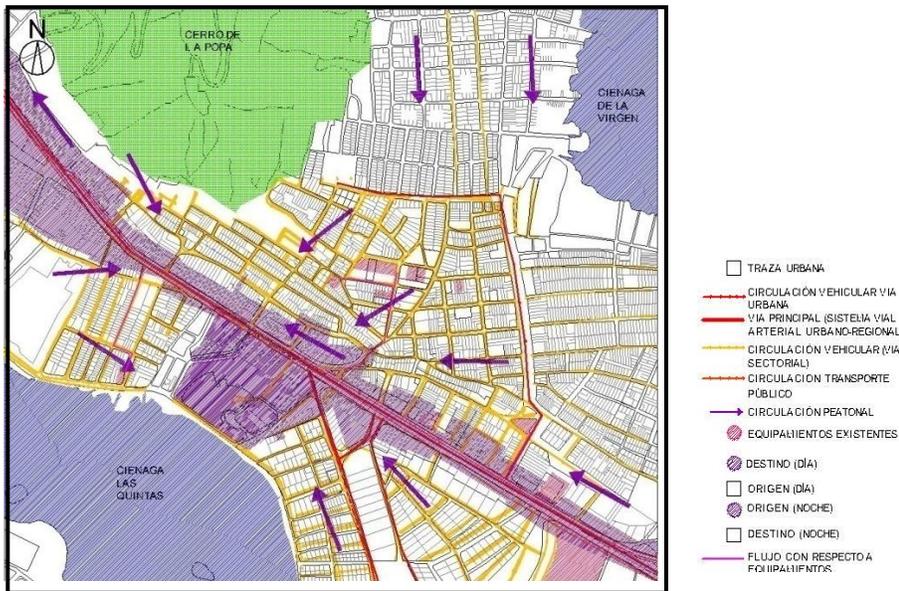
3.5.3 Equipamientos urbanos y centralidades estado actual



En el área de estudio al tenerse la Avenida Pedro de Heredia, a través del tiempo en las manzanas colindantes a esta importante avenida de la ciudad, se ha ido concentrando la actividad comercial, con un tipo de comercio heterogéneo pues se cuenta tanto con tiendas de alimentos, como de ropa, de repuestos de automóviles y de muebles.

De acuerdo con lo anterior la centralidad que se ha conformado en el área es una centralidad lineal sobre la Avenida Pedro de Heredia, la que debido a los usos comerciales ya nombrados resulta incompatible con la vivienda, pues los primeros generan un alto impacto y contaminación ambiental y auditiva. En cuanto a los equipamientos, el sector cuenta con ocho escuelas primarias, una clínica, una plaza de mercado y un centro comercial para cubrir las necesidades de 23.621 habitantes

3.5.4 Movilidad estado actual



Dentro del sector de análisis se encuentran dos vías principales y de gran jerarquía, la primera es la Avenida Pedro de Heredia; esta vía es de gran importancia en Cartagena tanto a nivel regional como urbano, ya que continúa hasta salir de Cartagena permitiendo la conexión con Turbaco, así mismo en el sector del Rubí ésta desemboca en la Carretera de la Cordialidad llegando a la Troncal de Occidente que lleva hacia Barranquilla.

De igual forma es una vía de gran importancia a nivel urbano puesto que comunica Cartagena de occidente a oriente, por lo que presenta un gran flujo de vehículos tanto particulares como de servicio público a toda hora del día, ya que la población en la mañanas se dirige hacia sus lugares de trabajo en el sector del Centro Histórico y en las tardes regresa a sus viviendas hacia el sector deprimido de la ciudad. La avenida Pedro de Heredia consta de doble calzada cada una con doble carril.

Así mismo sobre esta vía se cuenta con gran presencia de comercio por lo que hay un alto nivel de flujo peatonal, a pesar de no contar con vías peatonalizadas y de presentarse un alto índice de invasión del espacio público por parte de los vendedores informales que rodean el mercado de Bazurto.

La segunda vía es La Avenida Del Lago, vía también importante en el sector, pues sirve de conexión desde el centro histórico hacia el oriente de Cartagena, cuenta dos calzadas, cada una con dos carriles uno en sentido occidente-oriente y otro en sentido oriente-occidente. La conectividad de esta vía es buena pero su accesibilidad no lo es, puesto que se encuentra en mal estado.

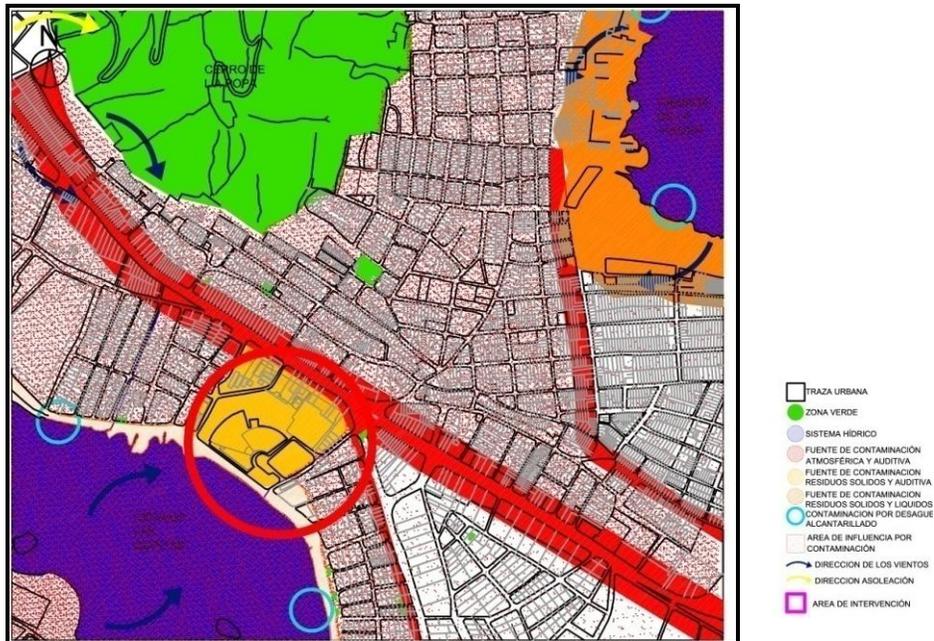
Por su parte La Calle Quinta o la Esperanza, cuenta con dos carriles sentido occidente-oriente y otro en sentido oriente –occidente. La Av. Pedro Romero y La Diagonal 22 sirven de conexión desde la Av. Pedro de Heredia hacia el Norte y hacia el Sur de la ciudad respectivamente.

Adicionalmente en este sector se encuentra el puente que comunica el centro histórico con el oriente de la ciudad, por lo que se convierte en un paso obligatorio para las personas que se dirigen hacia esa parte de Cartagena, por esto y por lo nombrado anteriormente esta es un área presenta un gran problema de movilidad.

Como se aprecia en el plano, y por la ubicación del sector, confluyen en una estrecha franja de tierra las vías principales y de mayor tránsito de la ciudad y debido a la gran actividad comercial que allí se genera, la movilidad vehicular resulta muy complicada dentro del área, por lo que se generan grandes estancamientos.

3.6 SISTEMAS CENTRALES: ANÁLISIS EJE DE INTERVENCIÓN

3.6.1 Estructura ecológica ambiental. Estado actual

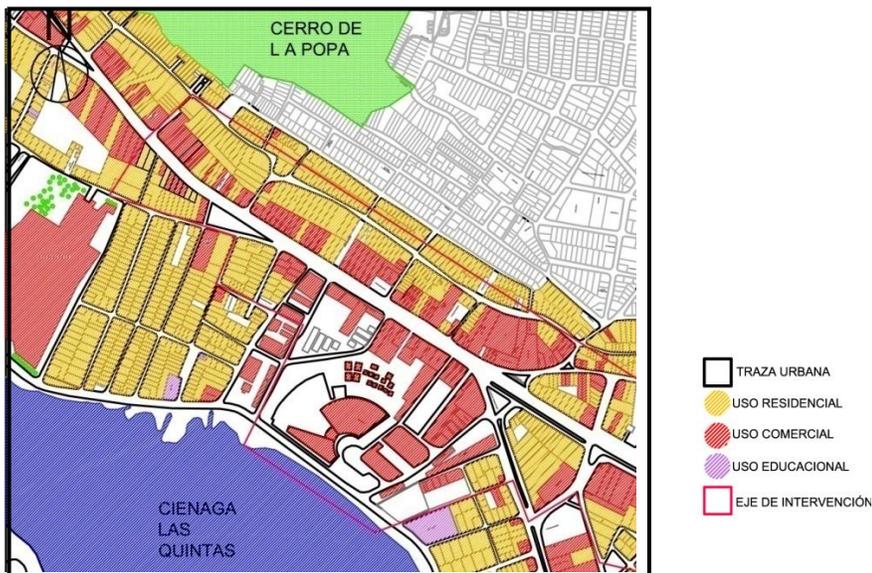


Es innegable que el mercado de Bazurto y el comercio informal en la forma en que funcionan actualmente, afectan negativamente el estado ambiental del eje de intervención, pues las personas que trabajan en el sector lo contaminan indiscriminadamente, botando desechos a las calles y a la Ciénaga de las Quintas. Por su parte la contaminación visual y auditiva también se encuentra presente y es producida por las actividades que allí se desarrollan y el gran número de vehículos que transitan por la Avenida Pedro de Heredia.

De igual manera se puede ver la escases de áreas verdes y espacio público del sector, pues solo se cuenta con dos zonas verdes que no presentan ninguna conexión ni relación entre sí que permita formar un sistema de espacio público y que adicionalmente no cubren con las necesidades de los 23.621 habitantes del sector.

Considerando que en las zonas aledañas al sector de Bazurto se cuenta con áreas de vivienda, se debería generar una barrera ambiental que logre disminuir el impacto auditivo y visual hacia éstas. A su vez contando con la localización de los comerciantes en un solo sector se deben generar políticas ambientales que los incentiven a cuidar el lugar, enseñándoles que, del cuidado que brinden al entorno, dependerá el progreso y buen desarrollo del sector y por lo tanto de sus negocios, así mismo se deben proporcionar espacios públicos y zonas verdes que permitan tener áreas de recreación tanto para los habitantes como para la población flotante del sector.

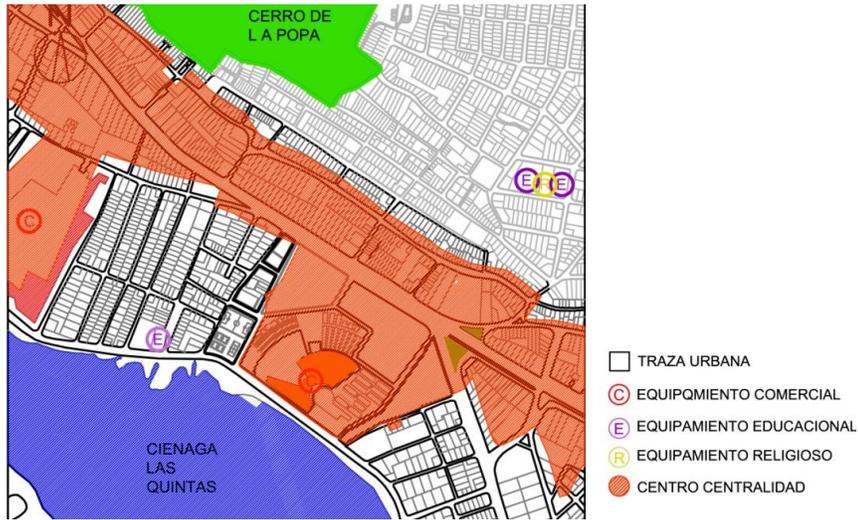
3.6.2 Usos del suelo estado actual



El uso del sector es predominantemente comercial, y dentro de este el comercio informal determina un papel importante, pues su acción en el sector genera gran desorden, pues este tipo de comercio ha ido invadiendo las manzanas, perdiéndose así la traza original y obstaculizándose las vías por las cuales se movilizan vehículos y peatones.

De igual forma el tipo de comercio que se maneja (muebles, ropa) resulta incompatible con la actividad de vivienda, ya que genera un alto ruido y desorden, por lo que el comercio del lugar se debe buscar orientar hacia un comercio con presencia de restaurantes, cafeterías, mercados, entre otros, que sean complementarios a la actividad de vivienda y permitan la conformación de una centralidad urbana. De esta manera se logra mejorar el nivel de vida de los habitantes del sector y mejorar la articulación entre el sector del centro histórico y el sector deprimido de la ciudad.

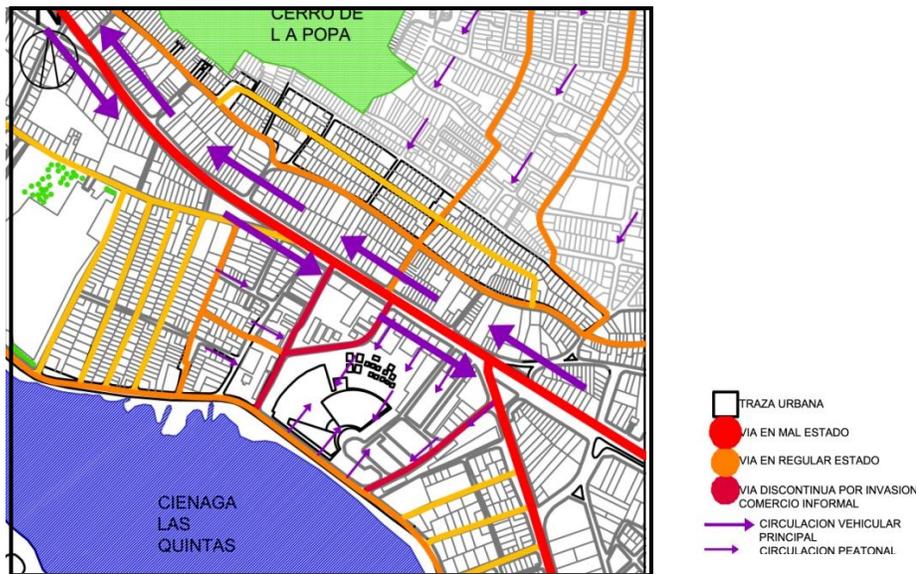
3.6.3 Equipamientos urbanos y centralidades estado actual



Actualmente la centralidad del sector de Bazarto se encuentra sobre el eje de intervención, el cual está señalado en la gráfica. Este centro se conformó debido a la existencia de la Avenida Pedro de Heredia que atrajo la instalación de comercio en las manzanas adyacentes. Esta es la única centralidad existente en el sector, por lo que se requiere una red de centralidades de tipo local que logren proporcionar un mejor nivel de vida para los habitantes y una descongestión de la centralidad existente.

Dentro de los equipamientos existentes se encuentran el mercado de Bazarto, el centro comercial Caribe Plaza, cinco escuelas primarias y centros religiosos, de acuerdo a esto, con el fin de crear centralidad y de acuerdo al número de habitantes del sector, se requieren tres tipos adicionales de equipamientos; equipamiento de salud, equipamiento educacional superior, equipamiento cultural y equipamiento de recreación y deporte.

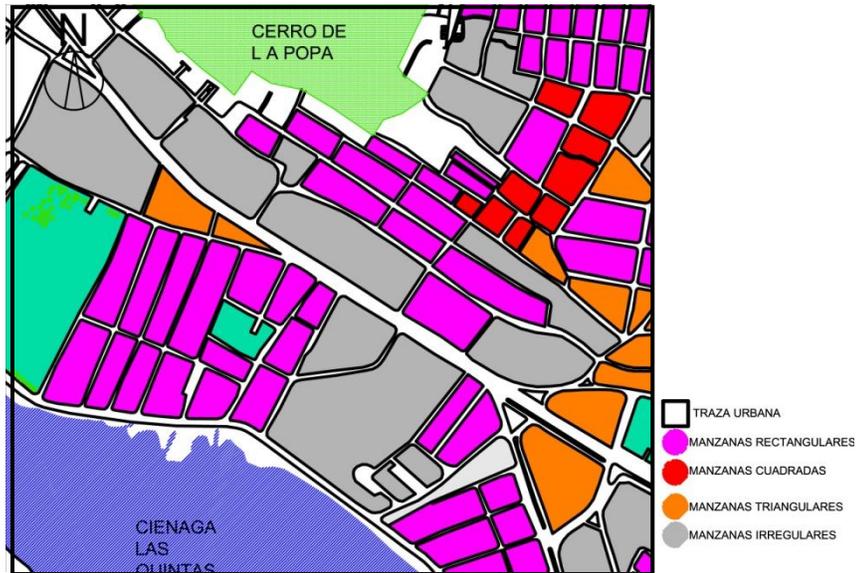
3.6.4 Movilidad estado actual



Como se vio anteriormente aunque el eje de intervención cuenta con una buena conectividad, la movilidad del sector no es muy buena pues en el eje de intervención la morfología de las manzanas interrumpe algunas de las vías.

Así mismo como se puede ver, no existen vías peatonales ni espacios públicos que permitan una agradable movilidad para los transeúntes, por lo que se evidencia la necesidad de un sistema de movilidad peatonal compuesto por vías arborizadas, pérgolas y alamedas que incentiven y permitan la movilidad peatonal en el eje.

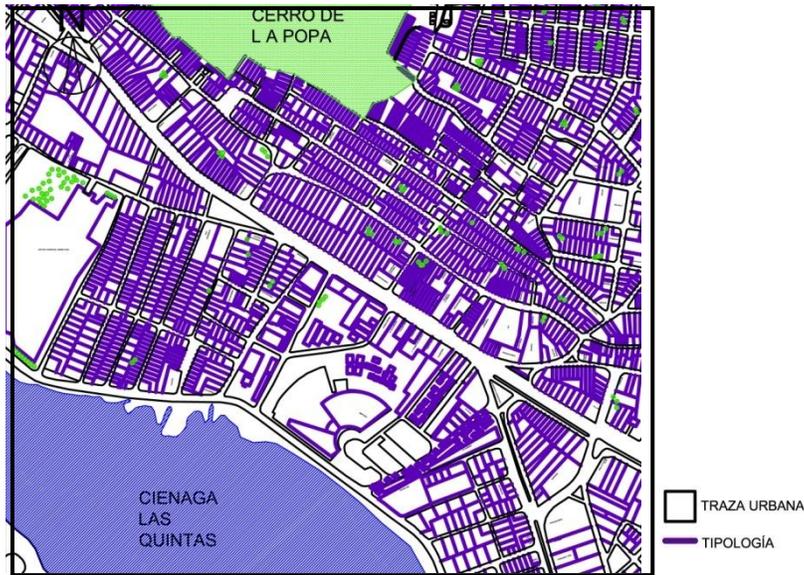
3.6.5 Morfología estado actual



La traza de las manzanas en el sector permite identificar cuatro morfologías diferentes en el eje de intervención, en primer lugar se encuentran tres tipos de manzanas que presentan formas regulares, como lo son manzanas de morfología rectangular, manzanas de morfología cuadrada y manzanas de morfología triangular. Estas permiten una continuidad vial en el sector debido a su forma y así mismo han llevado al desarrollo de una tipología edificatoria regular.

Por otra parte se encuentra una morfología de manzanas irregulares, éstas como se puede observar son manzanas de mayor tamaño y su forma no corresponde a las manzanas adyacentes, debido a lo anterior ésta morfología interrumpe la continuidad de las vías adyacentes a la manzana.

3.6.6 Tipología estado actual

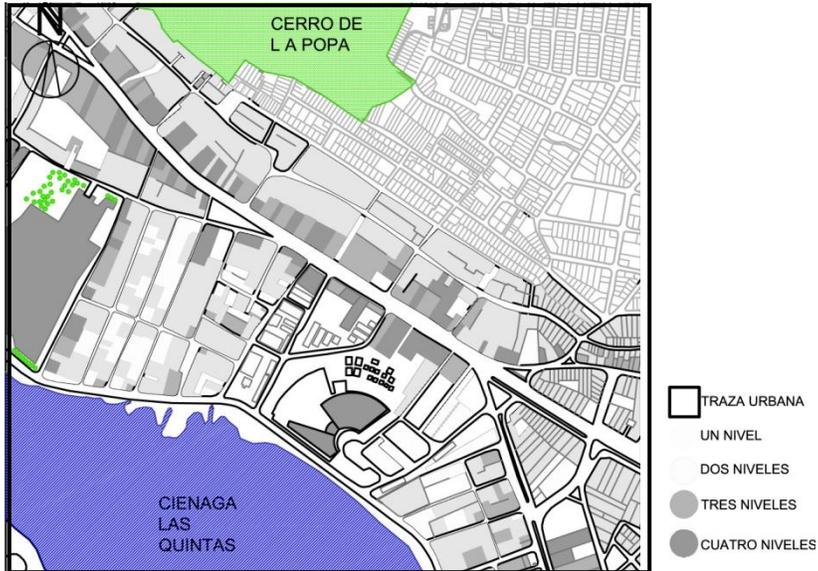


Por su parte la tipología edificatoria del sector es regular, la división predial en su mayoría presenta forma rectangular. Sobre la Avenida Pedro de Heredia se encuentra una tipología de bodega la cual ha sido adecuada para locales comerciales.

Por su parte la vivienda presenta una tipología de casas bajas de máximo tres niveles sin patio central ni antejardín, este tipo de vivienda es autoconstruida.

El edificio del Mercado de Bazurto presenta una tipología que sobresale, ya que no presenta una forma regular y es única en el sector, así mismo este edificio cuenta con una altura de veinte metros, lo anterior hace del mercado una pieza arquitectónica que sobresale de su entorno y presenta una gran jerarquía.

3.6.7 Alturas estado actual



Como se puede ver en la gráfica la mayor altura se encuentra en la edificación del Mercado de Bazurto que cuenta con veinte metros de altura, en las manzanas adyacentes a la Avenida Pedro de Heredia se encuentran alturas de máximo cuatro niveles y por último hacia el interior del eje se encuentran viviendas de uno, dos y máximo tres niveles de altura.

3.6.8 Normatividad estado actual

Residencial tipo RB:

Usos

Principal: Residencial vivienda unifamiliar, bifamiliar y multifamiliar

Compatible: Comercio 1 e Industria 1

Complementario: Institucional 1 y 2- Portuario 1

Restringido: Comercio 2

Prohibido: Comercio 3 y 4-Industrial 2 y 3-Turístico-Portuario 2, 3 y 4-Institucional 3 y 4

Área libre

Unifamiliar un piso: De acuerdo con los aislamientos

Unifamiliar dos pisos: 1m^2 libre por cada 0.80m^2 de área construida

Bifamiliar: 1m^2 libre por cada 0.80m^2 de área construida

Multifamiliar: 1m^2 libre por cada 0.80m^2 de área construida

Área y frente mínimos

Unifamiliar un piso: A: 200m^2 -Frente: 8m

Unifamiliar dos pisos: 160m^2 - Frente: 8m

Bifamiliar: 250m^2 - Frente: 10m

Institucional 3

Tipo de establecimiento

Establecimientos que prestan servicios especializados de cobertura distrital. Considerados de alto impacto urbanístico, requieren edificaciones especializadas de gran magnitud, obras de infraestructura de servicios públicos y su cobertura abarca la totalidad del territorio y áreas de municipios vecinos.

Asistencial: Hospital, clínica general.

Educativo: Universidad, escuela militar, instituto tecnológico

Administrativo: Alcaldía, gobernación, juzgado, centro administrativo, equipamientos de transporte, sedes de empresas de servicio público.

Cultural: Teatro, auditorio, biblioteca, hemeroteca, museo, feria de exposición, centro de convenciones.

Seguridad: Cuartel, cárcel, instalaciones militares y de policía, fiscalía, base naval.

Culto: Catedral, palacio arzobispal.

Recreativo: Centro deportivo, plaza de toros, villa olímpica parques y zonas verdes de cobertura distrital.

Usos

Principal: Institucional 3

Compatible: Institucional 1 y 2-Turístico

Complementario: Comercial 1 y 2-Industrial 1-Portuario 1

Restringido: Industrial 2-Portuario 2

Prohibido: Comercial 3 y 3-Portuario 3 y 4- Residencial

3.6.9 Modalidad de intervención

Al poder entender el estado, el funcionamiento y la historia del sector de *Bazurto*, se procederá a realizar una matriz que finalizara con la identificación de la modalidad de intervención más adecuada para el sector.

Convenciones A: Nueva edificación, en buen estado
 B: Antigua edificación en buen estado
 C: Antigua edificación en mal estado
 D: Edificación en mal estado con amenaza de ruina
 Números del 1 al 3, siendo 1 el valor más alto y 3 el valor más bajo

Edificación: Mercado Bazurto

EC/VA	A	B	C	D
1				
2				
3			X	

Edificación: Vivienda

EC/VA	A	B	C	D
1		X		
2				
3				

Edificación: Comercio Formal

EC/VA	A	B	C	D
1				
2				
3	X			

Edificación: Comercio Informal

EC/VA	A	B	C	D
1				
2				
3				X

Con base en la información anteriormente analizada y la información de las matrices se puede afirmar que las edificaciones que se encuentren en buen estado se pueden conservar con el fin de que a futuro y de acuerdo con la renovación urbana realizada, se mejoren estas estructuras. Las edificaciones que se encuentren en mal estado, pero que su valor arquitectónico sea alto, se conservaran y restauraran.

Por último las edificaciones que se encuentran en mal estado o amenaza de ruina y adicionalmente no tengan valor arquitectónico alguno, se podrán renovar, pues esta acción no perjudica el sector y de no realizarse pone en peligro la vida de sus habitantes e impide el buen desarrollo del sector y por lo tanto la buena calidad de vida de sus habitantes y población flotante.

De acuerdo a lo anterior y teniendo en cuenta el análisis realizado sobre el estado actual del eje de intervención en el sector de Bazurto, la modalidad adecuada de intervención es la

modalidad de Mejoramiento Integral, pues el este tratamiento, se emplea en partes de la ciudad que, como consecuencia de su origen informal no planificado, carecen de malla vial, infraestructura de servicios públicos, zonas para estacionamiento, espacios recreativos, equipamientos de salud, educación, etc. y, por lo tanto, requieren acciones dirigidas a complementar su urbanismo y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

3.6.10 Rol del sector en la ciudad

Teniendo en cuenta el análisis del eje de intervención y en general el análisis del sector de Bazurto y al entender sus actividades y dinámicas actuales, se puede establecer que con el fin de poder impulsar el rol turístico y cultural de la Ciudad de Cartagena a nivel nacional e internacional, el sector contara con una vocación cultural y turística, dentro del cual se integraran las actividades existentes como son el comercio y el mercado, de este modo se desarrollara un eje que cuente con atractivos tanto turísticos como culturales que permitan en primer lugar despolarizar la concentración de dichas actividades del sector del Centro Histórico y así poder impulsar el desarrollo tanto físico como social de este sector.

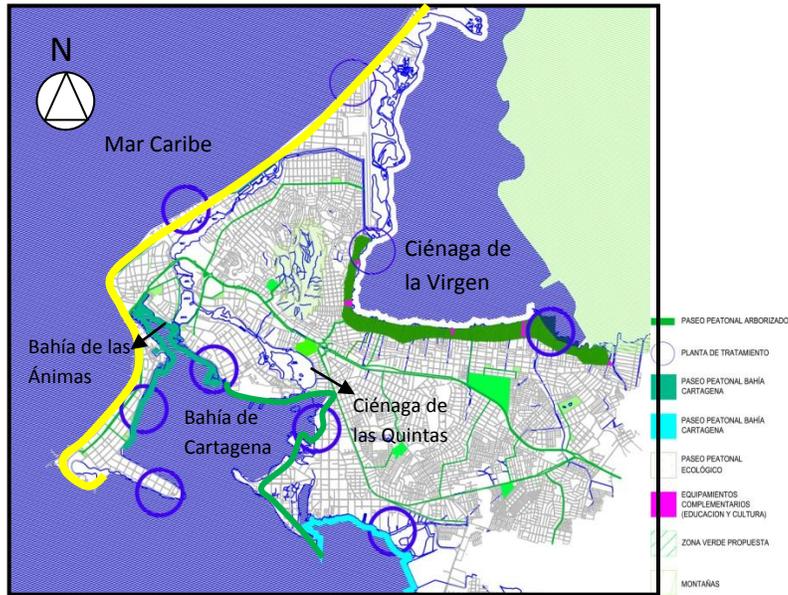
De este modo y teniendo en cuenta el Rol turístico y cultural de la ciudad de Cartagena a nivel nacional e internacional, la repotencialización del sector de Bazurto es de gran ayuda para llevar a cabo y fortalecer dicho rol, pues al repotencializarlo, éste se constituiría como un punto de confluencia de turistas de la ciudad sin dejar de lado a sus habitantes quienes también se beneficiaran de la actividad turística y recreativa del sector, de igual forma se generará empleo y posibilidad de educación para sus habitantes, ayudándolos a mejorar su nivel de vida e integrarse de forma adecuada dentro de la renovación del sector.

Así mismo se promovería el mejoramiento de la infraestructura y la estructura de servicios públicos, pues aunque este lugar actualmente presenta problemas de estructura, de espacio público y viales, se cuenta con ventajas tales como un alto poder de convocatoria, presencia de equipamientos y fácil accesibilidad que propiciarán su mejoramiento.

CAPITULO 4. PROPUESTA

4.1 PROPUESTA ESCALA MACRO: CARTAGENA

4.1.1 Estructura ecológica propuesta

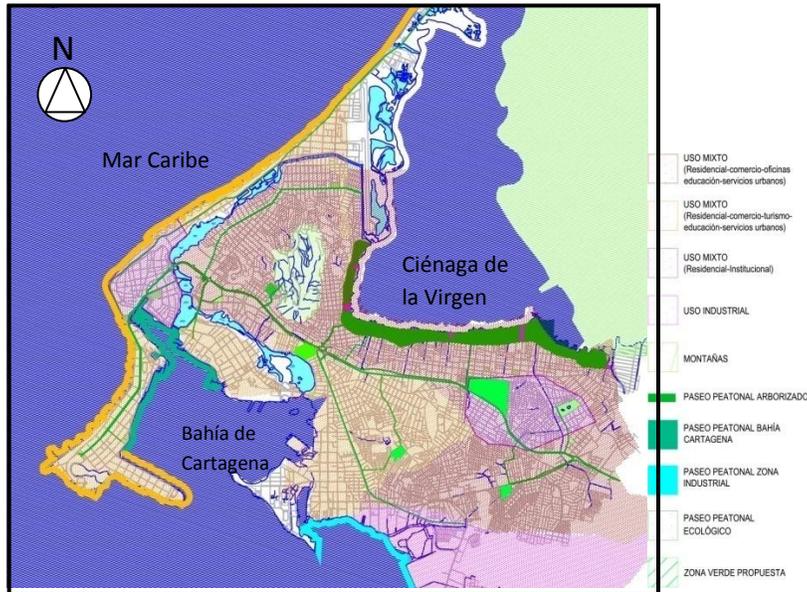


Como se ha visto anteriormente en Cartagena no se cuenta con la presencia de una estructura ecológica, pues por un lado se cuenta con pocos espacios públicos y parques los cuales no se articulan entre si y tampoco se conectan con los elementos ecológicos existentes, como lo son el Cerro de la Popa, El Cerro de San Lázaro, las playas, la Ciénaga de la Virgen, la Ciénaga de las Quintas, la Bahía de Cartagena, la Bahía de las ánimas y las lagunas.

De acuerdo a lo anterior se propone la creación de una estructura ecológica a escala macro que por medio de paseos peatonales y arborizados logre integrar y articular parques tanto existentes como propuestos, así mismo estos se conectaran con las playas, lagunas y bahías de la ciudad con el fin de integrar todos los elementos ambientales entre sí generando un sistema.

De esta forma se podrá reducir el impacto de la contaminación sobre los elementos ambientales existentes y así mismo se proveerá de espacios públicos a la ciudadanía de Cartagena.

4.1.2 Usos del suelo propuesta



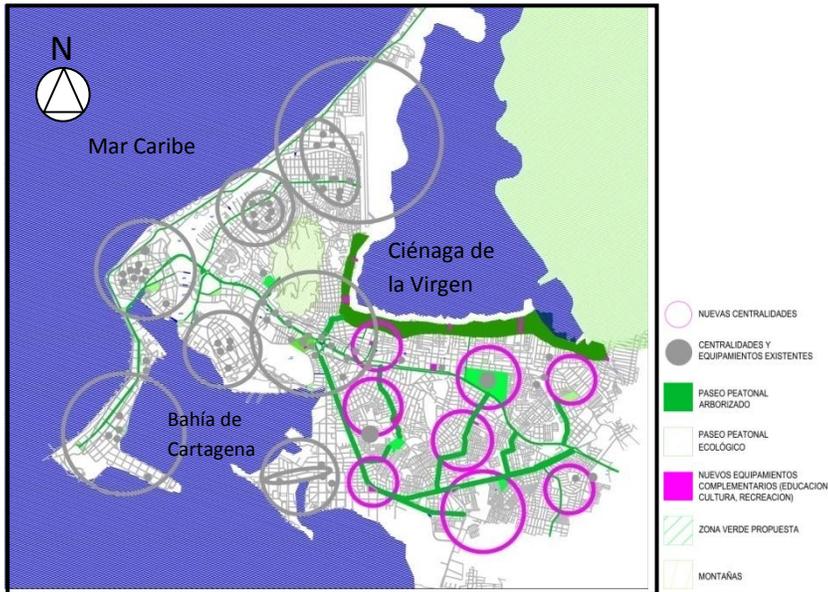
En cuanto a los usos del suelo se realiza igualmente una propuesta esquemática en la cual se propone hacia las afueras de la ciudad un área para uso industrial, pues actualmente la zona industrial se encuentra hacia el interior de la ciudad, generando incompatibilidad con los usos residenciales que se encuentran a su alrededor.

Así mismo se proponen usos mixtos en la ciudad con el fin de poder generar nuevas centralidades en toda ésta y así disminuir la polarización de actividades hacia el sector del centro histórico.

De igual manera con esto se disminuirá la congestión que se produce debido a la movilización de las personas hacia el sector del Centro Histórico en las mañanas y hacia el sector deprimido en las tardes, debido a la lejanía en la ubicación de su lugar de trabajo y su lugar de vivienda.

De esta forma se busca generar nuevas centralidades con el fin de que las personas encuentren cerca a sus hogares el lugar de trabajo y así no tengan que realizar un gran desplazamiento hacia los lugares de trabajo y vivienda mejorando su forma de vida y a su vez el funcionamiento de la ciudad.

4.1.3 Equipamientos urbanos y centralidades propuesta

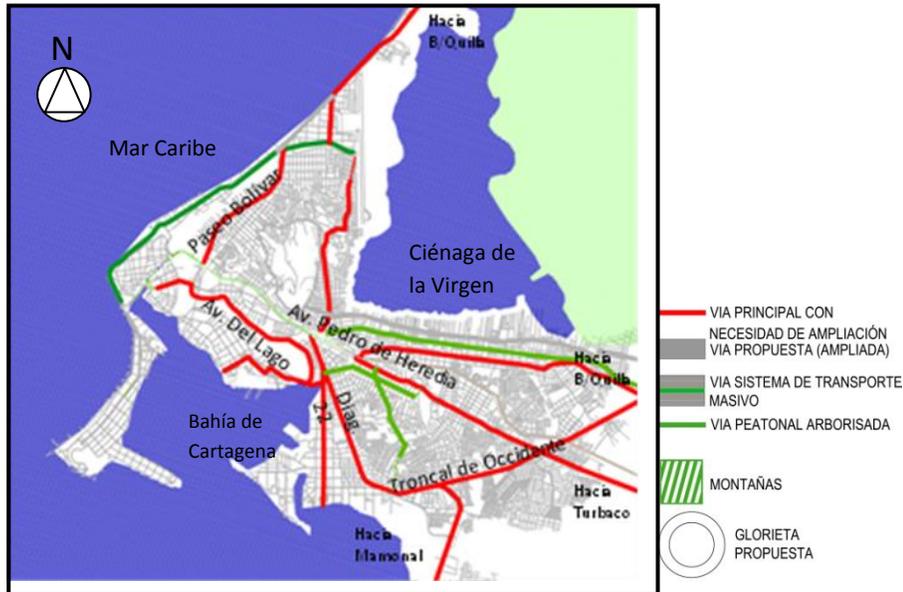


Como se ha explicado anteriormente y como se puede ver en el plano de cartagena, las centralidades urbanas existentes actualmente se localizan hacia el sector del Centro Histórico, lo que incluye Bocagrande, Laguito, Castillo Grande, Manga, y el sector del Aeropuerto Rafael Nuñez.

De acuerdo a lo anterior se busca la consolidación de nuevas centralidades urbanas que permitan a sus habitantes encontrar todos los servicios complementarios a la vivienda en su misma área de residencia y de este modo abolir la necesidad de transportarse hacia otros sectores lejanos para poder conseguir servicios tales como salud, comercio, abastecimiento, trabajo, educación y recreación.

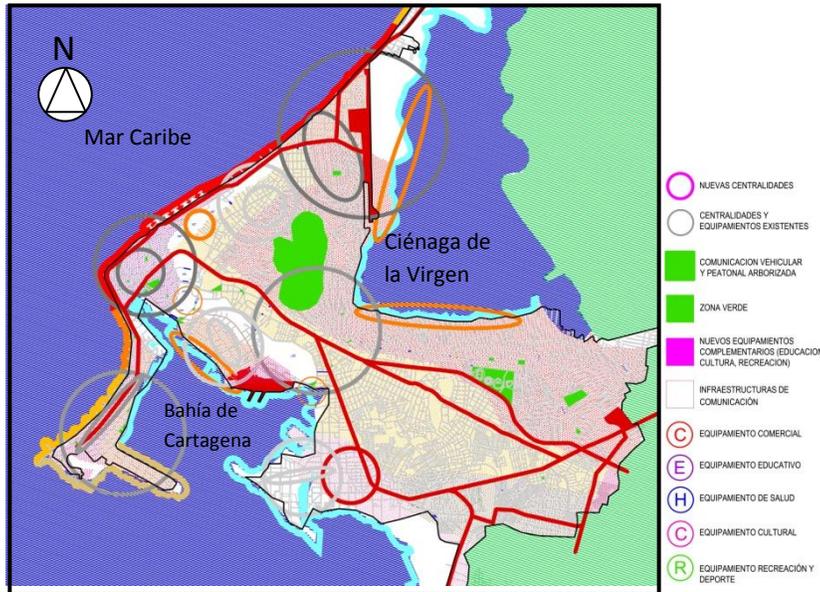
De esta manera cada nueva centralidad debe estar conformada por un sistema vial tanto peatonal como vehicular que comunique con una red de equipamientos educacionales, de salud, religiosos, de recreación y deporte, y de comercio ya que de este modo se logra consolidar una centralidad eficiente que supla las necesidades a la vivienda y por tanto a sus habitantes.

4.1.4 Malla vial propuesta



La malla vial actual de Cartagena muestra una buena conectividad hacia los diferentes sectores de esta, pero la mayoría de sus vías principales no cuentan con un perfil vial adecuado al flujo de autos que por estas transita lo que genera congestión y en la movilidad, de acuerdo a esto se propone la ampliación de las vías principales y señaladas en el plano, así mismo de acuerdo a lo propuesto por la alcaldía de Cartagena se incluye el desarrollo de sistema de transporte masivo TransCaribe por la Avenida Pedro de Heredia. Por su parte este sistema vial se complementa con el sistema peatonal arborizado ya mostrado.

4.1.5 Estructura morfológica urbana propuesta



De acuerdo a lo anterior la estructura morfológica urbana queda conformada por un sistema de vías tanto vehiculares como peatonales que se articulan entre si y conectan toda la ciudad con los equipamientos principales y de transporte como el Aeropuerto Rafael Núñez, el terminal Marítimo y el Terminal de transportes, y también con los elementos ambientales existentes, así mismo las vías permiten una buena accesibilidad y conectividad con las existentes y nuevas centralidades.

En general se propone un sistema conformado por dos mallas, la “malla roja” que está conformada por vías vehiculares que conectan y articulan las diferentes centralidades, equipamientos comerciales, de servicio a la comunidad e institucionales a lo largo de la ciudad, y por una “malla verde” conformada por las vías peatonales arborizadas, parques y espacio público que conectan los diferentes equipamientos de tipo educacional, de salud, de recreación y deporte y cultural. A su vez estas mallas se complementan y permiten dar a la ciudad una estructura clara que mejore la calidad y condiciones de vida de sus habitantes.

4.2 PROPUESTA ESCALA MESO: ÁREA DE ESTUDIO

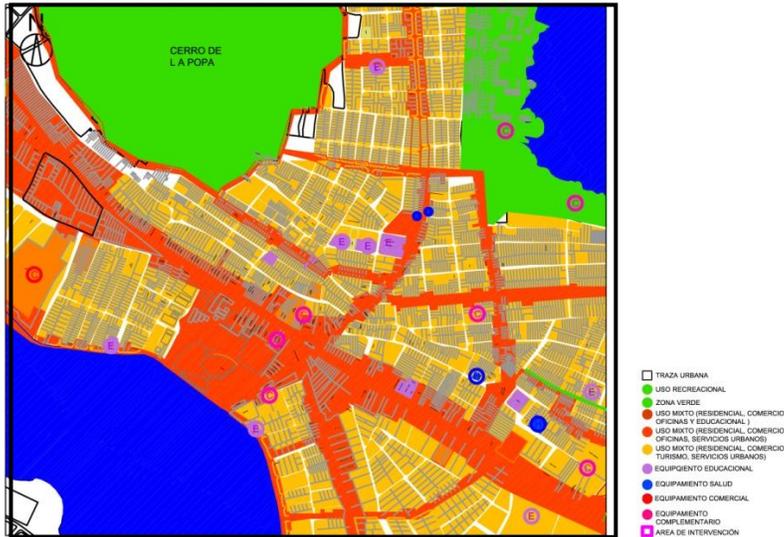
4.2.1 Estructura ecológica propuesta



En la estructura ecológica ambiental se cuenta con un sistema de espacio público, paseos peatonales arborizados que se articulan con el sistema ambiental a escala macro y dentro del área de estudio articulan los equipamientos de cultura, de recreación y deporte, de educación y de salud de nivel zonal.

De acuerdo con las condiciones de confort presentes hacia el área de la Ciénaga de las Quintas donde se cuenta con una buena visual, asolación y vientos se propone la realización de un amplio espacio público que permita dar orden al área colindante del mercado de Bazarro, así mismo esta área permitirá contar con un espacio de recreación para los habitantes y turistas del sector.

4.2.2 Usos del suelo propuesta



En cuanto a los usos del suelo se propone la conformación de una malla de uso mixto en la que sobre el eje principal (Av. Pedro de Heredia) se ubicaran las áreas de comercio y oficinas de nivel urbano para que este se establezca como el centro de la centralidad a consolidar, las siguientes ramificaciones de la malla se conectan y articulan con el eje central y en estas se propone igualmente un uso mixto con comercio local que sirve de soporte a los barrios colindantes que conforman centralidades locales de segundo nivel.

Hacia el interior de la malla de usos mixtos se cuenta con la presencia de la vivienda la cual se beneficiara de la red de usos mixtos a consolidar en el sector.

4.2.3 Equipamientos urbanos y centralidades propuesta



Como se ha visto anteriormente se ha generado una malla de usos mixtos sobre la cual se ubican el comercio y los diferentes establecimientos de servicio a la vivienda, esto pretende desarrollar la conformación de cuatro centralidades, una principal y central sobre la Avenida Pedro de Heredia de escala urbana que cuenta con los equipamientos necesarios para satisfacer la necesidades y para dar una buena calidad de vida a los habitantes del sector.

De igual forma esta malla pretende generar cuatro centralidades más de escala local que permitan suministrar los servicios necesarios a los cuatro barrios que conforman el sector de Bazurto barrio Chino, barrio la Quinta, barrio Pto. de Pescadores y barrio Alcibia.

Por su parte el área de intervención cuenta con 23.621 habitantes, de acuerdo a esto y con base en el documento “Memoria sobre los estándares para el cálculo de los equipamientos urbanos” de Ioannis Alexiou, se ha establecido cuales y cuantos equipamientos se requieren en el área de intervención para dar una buena calidad de vida a sus habitantes.

- Equipamiento de educación:

Escuela primaria: 1 unidad por cada 3.000 personas

Escuela secundaria: 1 unidad por cada 3.000 personas

- Equipamiento de salud:

Droguería: 1 unidad por cada 2.000 personas

Centro de salud: 1 unidad por cada 10.000 personas

Clínica: 1 unidad por cada 20.000 personas

- Equipamiento cultural y religioso:

Centro comunitario: 1 unidad por cada 20.000 personas

Biblioteca pública: 1 unidad por cada 30.000 personas

Capillas e iglesias: 1 unidad por cada 20.000 con un área de 0.50 ha

- Equipamiento público e institucional:

Estación de policía: 1 por cada 15.000 a 30.000 personas

- Comercio y oficinas: Para zonas urbanas de 30.000 a 50.000 personas lotes de 700m² por cada 1.000 personas.
- Zonas verdes y espacio público: 1 parque zonal con canchas para 20.000 a 30.000 personas

Considerando la información anterior, y teniendo en cuenta los equipamientos presentes en el sector área de intervención, en cuanto a educación el sector cuenta con ocho escuelas primarias y secundarias por lo que se deben proponer tres escuelas más, en el sector no se cuenta con la presencia de instituciones de educación superior por lo que se debe proponer un centro educativo para satisfacer las necesidades de sus habitantes, el cuál será un Centro de formación Artística, de acuerdo con el rol cultural del sector.

Con respecto a los equipamientos de salud el sector cuenta con la presencia de ocho droguerías un centro de salud y una clínica, pero considerando que debido a la renovación urbana propuesta, el sector atraerá mas población, se propone el desarrollo de una nueva clínica sobre el eje de intervención.

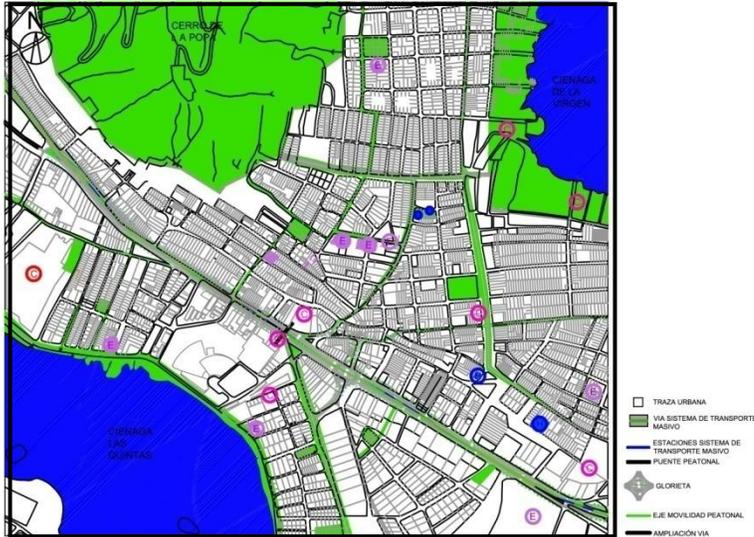
Los equipamientos religiosos con los que cuenta el sector son doce, donde se profesan diferentes cultos, por su parte en cuanto a equipamientos culturales el sector no cuenta con ningún equipamiento de este tipo por lo que se propone la realización de una biblioteca pública de escala urbana sobre el eje de intervención y a escala zonal la presencia de centros comunitarios.

Por otro lado se cuenta con la presencia de una estación de policía, la cual de acuerdo a los estándares cubre a la totalidad de la población.

En el sector se cuenta con la presencia de comercio de lujo tal como ropa, muebles y de repuestos automotrices y de necesidad como el mercado de Bazurto, este tipo de comercio genera mucha congestión y contaminación en el sector lo que lo hace incompatible, por esto el eje de intervención de la Av. Pedro de Heredia se renovara implementando edificios comerciales y oficinas que suplan las necesidades del sector.

Por último como se ha visto anteriormente el sector no cuenta con zonas verdes ni espacio público por lo que se propone el desarrollar un parque urbano alrededor de la plaza de Bazurto, el cual se conecte y articule con el sistema peatonal de la marina propuesta aledaña a la Ciénaga de la Virgen y a su vez con el sistema ambiental peatonal arborizado.

4.2.4 Malla vial propuesta



Además de las vías peatonales arborizadas y del paseo de la marina sobre la Ciénaga, se propone una alameda a lo largo de la Avenida Pedro de Heredia la cuál brinda un sendero peatonal a lo largo de la vía del sistema de transporte masivo TransCaribe.

Debido a la intervención de TransCaribe la Avenida Pedro de Heredia se amplía quedando con dos carriles vehiculares sentido este-oeste dos carriles vehiculares sentido oeste-este y en el medio de estos dos carriles para el sistema de transporte masivo.

4.2.5 Estructura morfológica urbana propuesta



De la misma manera en que a escala macro se busca generar una estructura urbana con formada por la malla roja y la malla verde, a nivel del área de estudio y del eje de intervención se pretende crear un sistema articulado que integre entre sí la movilidad, los equipamientos y el espacio público.

De acuerdo a lo anterior la estructura morfológica urbana queda conformada por un sistema de vías tanto vehiculares como peatonales que se articulan entre sí y conectan el sector con los equipamientos existentes y propuestos, y también con los elementos ambientales existentes, así mismo las vías permiten una buena accesibilidad y conectividad dentro del sector y con la totalidad de la ciudad.

4.3 PROPUESTA: EJE DE INTERVENCIÓN

4.3.1 Planteamiento eje de intervención

Considerando que en la ciudad de Cartagena se ve muy polarizado el desarrollo hacia la zona del Centro Histórico, se propone una intervención en el eje que conecta el área del Centro Histórico con el área deprimida de la ciudad, puesto que dicho eje actualmente imposibilita la eficaz comunicación entre estos sectores, viéndose cada vez más relegada la zona deprimida de la ciudad.

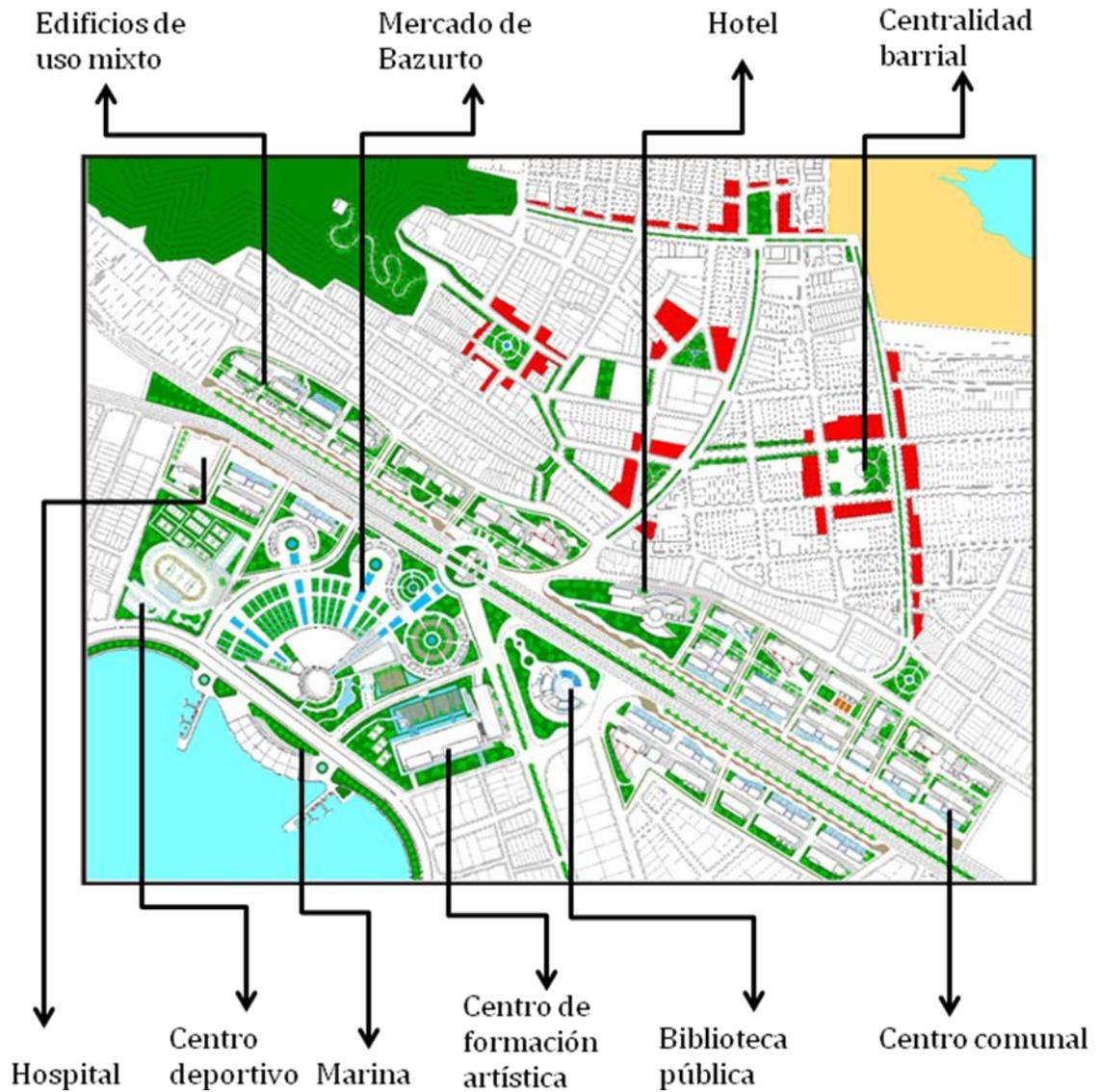
De acuerdo a lo anterior, se propone una intervención a nivel vial donde se amplía la vía Pedro de Heredia de acuerdo a lo establecido por TransCaribe aprovechando esta intervención para poder generar pasos peatonales arborizados junto a esta.

Así mismo se realiza una intervención en las manzanas adyacentes, donde se propone una nueva tipología edificatoria de uso mixto en la que se permite una amplia comunicación entre manzanas por medio de elementos tales como puentes, pasos elevados y pérgolas de igual forma se propone un aprovechamiento de la cubierta de dichos edificios por medio de la creación de equipamientos y cubiertas arborizadas.

En cuanto el desarrollo de espacio público se propone vías peatonales sobre las principales vías del sector las cuales se conectan creando un sistema de espacio público que remata en la Ciénaga de las Quintas en un malecón que incluye una marina recreativa.

En el sector específico donde está ubicado el mercado de Bazurto se conserva el edificio del mercado, el cual es una edificación de gran importancia para la memoria urbana y colectiva de la ciudad, por lo que se realizan intervenciones a nivel urbano para descongestionar el sector, darle un mejor funcionamiento, integrar el edificio a la nueva propuesta y así aumentar su poder de atracción, de acuerdo a esto se genera mayor espacio público recuperando las áreas apropiadas por los vendedores informales, se genera un área comercial y se propone la creación de equipamientos culturales como lo son un Centro Artesanal y una escuela de Arte.

Con las intervenciones anteriores se busca establecer el eje como una centralidad urbana que permita terminar con la concentración del desarrollo hacia el sector del Centro Histórico (zona oeste de la ciudad), y así se empiece a llevar el desarrollo hacia la deprimida de la ciudad (zona este).



4.3.2 Propuesta eje de intervención-tipologías de manzana

PLANTA GENERAL MANZANA



AREAS DE CIRCULACION Y PERMANENCIA



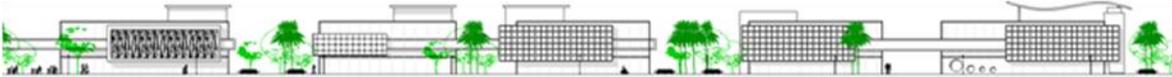
ZONAS VERDES



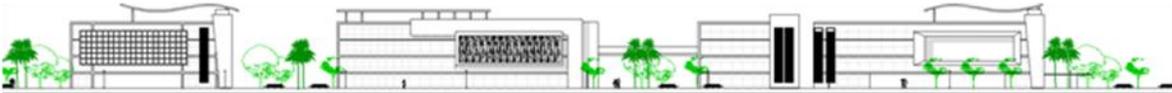
ACCESO PEATONAL Y ACCESO A VOLUMENES



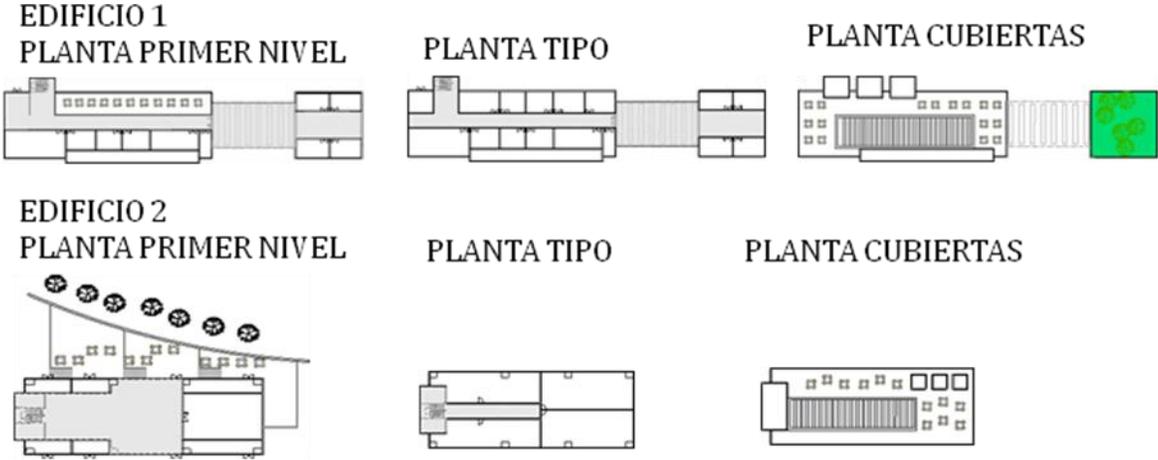
FACHADA URBANA 1



FACHADA URBANA 2



4.3.3 Propuesta eje de intervención-tipología edificatoria

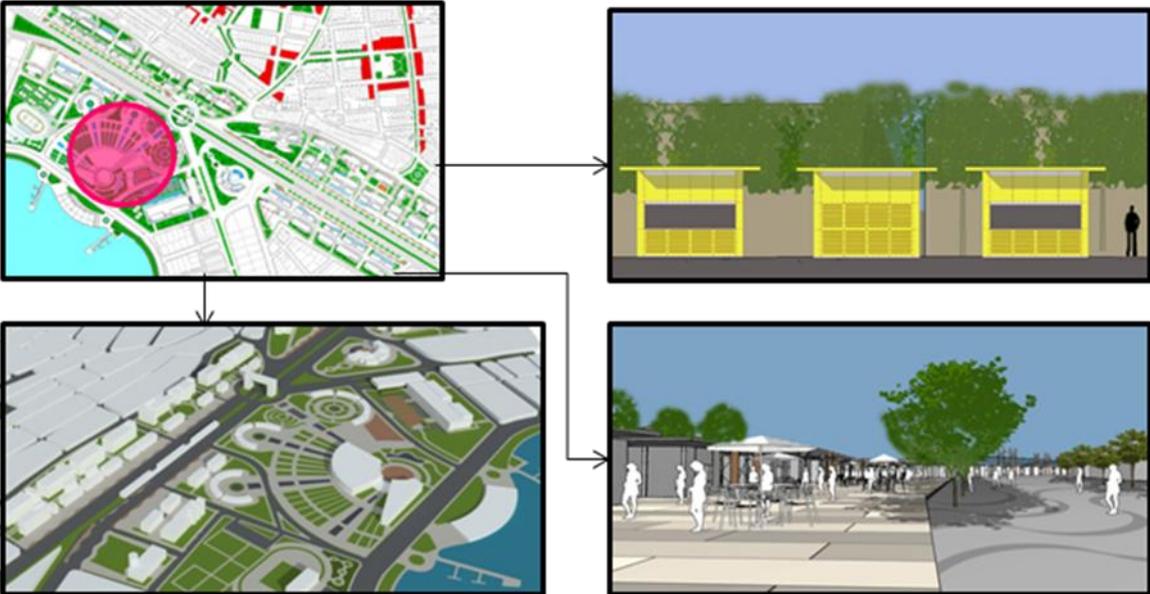


IMÁGENES EJE DE INTERVENCIÓN



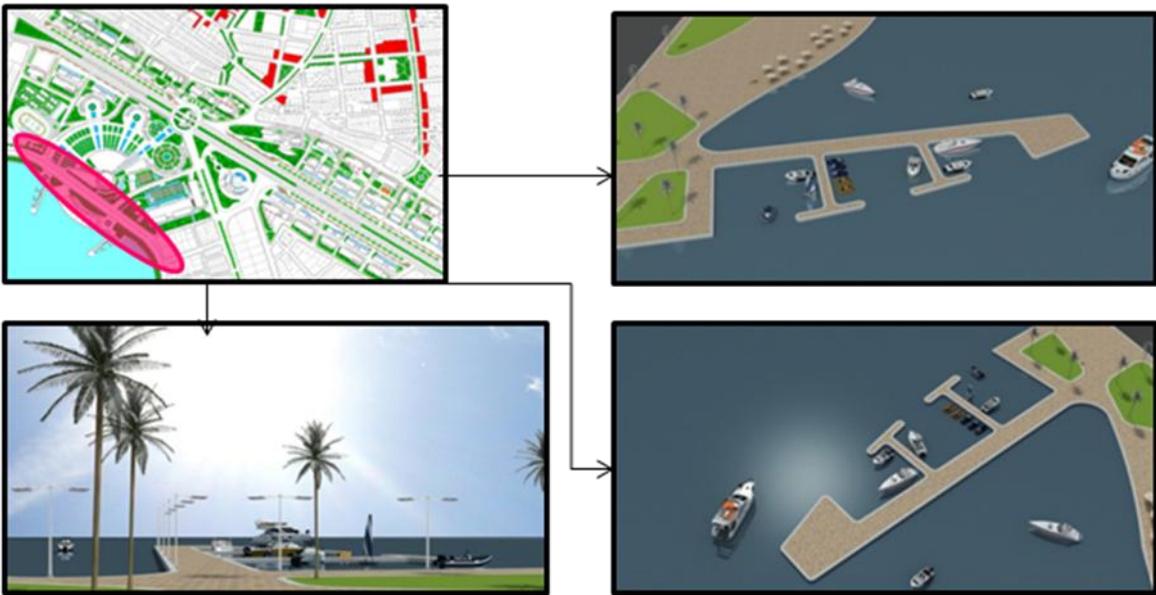
4.3.4 Propuesta eje de intervención Mercado de Bazurto

MERCADO BAZURTO



4.3.5 Propuesta eje de intervención Marina Ciénaga de las Quintas

MARINA



4.3.6 Centro de formación artística

PLANTA GENERAL



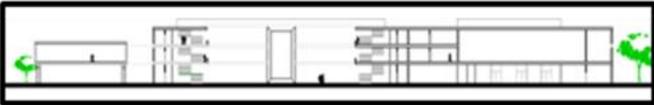
FACHADA LATERAL



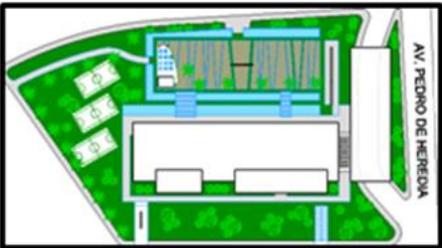
FACHADA PRINCIPAL



CORTE LONGITUDINAL



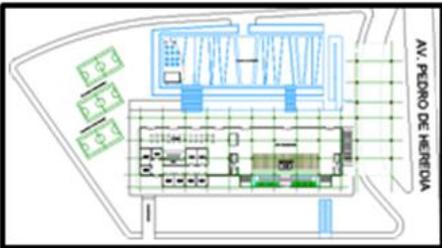
PLANTA DE CUBIERTAS



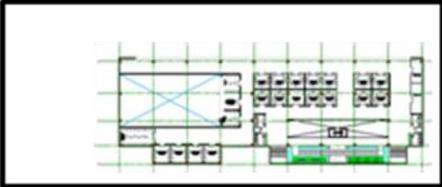
PLANTA SEGUNDO NIVEL



PLANTA PRIMER NIVEL



PLANTA TERCER NIVEL



BIBLIOGRAFÍA

- Grebler, L. Renovación urbana en ciudades Europeas: Su emergencia y potenciales. Universidad de Pensilvania, 1964.
- Gausa, Manuel. Guallart, Vicente. Müller, Willy. HiCat: Hipercatalunya: Territorios de investigación: Estrategias multicapa. Editorial Actar, 2003.
- Guallart, Vicente. Sociópolis project for a city of the future. Editorial Actar, 2004.
- Guattari, Pierre Felix. Las tres ecologías. Editorial Pre-Textos, 2000.
- Martorell, Josep. La Villa Olímpica Barcelona 92: arquitectura, parques, puerto deportivo. Editorial Gustavo Gili, 1992.
- Redondo Gómez, Maruja. Cartagena de Indias cinco siglos de evolución urbanística. Bogotá, Universidad Jorge Tadeo Lozano seccional Caribe facultad de Arquitectura, 2004.
- Rojas, Eduardo. Volver al centro: La recuperación de áreas urbanas centrales. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, 2004.
- Rossi, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Editorial Gustavo Gili, 1999.