

TESIS DE GRADO

DERECHO Y URBANISMO EN CARTAGENA
EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y NORMATIVA

PRESENTADO POR
ANDRÉS PIMIENTA ANILLO

FACULTAD DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
AÑO 2013

Agradecimientos a mi Dios, fuente de todo lo bueno y razón de mi existencia, a mis papás Jorge Pimienta y Norys Anillo quienes han dado cuanto han podido para mi formación y a quienes nunca podré pagarles, y a mis pastores Miguel y María Paula Arrázola, quienes me inspiran y retan siempre a lo mejor.

TABLA DE CONTENIDO

DEDICATORIA	2
OBJETIVOS	6
INTRODUCCION	7
EL DERECHO URBANÍSTICO Y LA FUNCIÓN SOCIAL DE LA PROPIEDAD.	8
1 PERÍODO COLONIAL	
1.1 LOS INICIOS DE LA CIUDAD COLONIAL	10
1.2 LAS PRIMERAS NORMAS	11
1.3 LA TRAMA VIAL COLONIAL	14
1.4 CARTAGENA POST-INDEPENDENCIA	15
2. PERÍODO MODERNO	16
2.1 INICIOS DE SIGLO XX	16
2.2 1914 PLAN PEARSON	17
2.3 LEY 32 DE 1924 – SALVACIÓN DE LAS MURALLAS Y FUERTES	19
2.4 LEY 5ª DE 1940 – SALVACIÓN DEL PATRIMONIO	20
2.5 LEY 88 DE 1947	21
2.6 1948 PRIMER PLAN REGULADOR	22
2.7 1965 PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL IGAC	24
2.8 LEY 9 DE 1989	25
2.9 ACUERDO 45 DE 1990	26
2.10 LEY 388 DE 1997	27
3 PERÍODO CONTEMPORANEO	29
3.1 DECRETO 0097 DE 2001 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	31
3.1.1 PRIMERA PARTE OBJETIVOS	31
3.1.2 DEL MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA	33
3.2 SEGUNDA PARTE DE LOS CONTENIDOS ESTRUCTURALES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	38
3.2.1 DETERMINACIÓN Y UBICACIÓN DE ZONAS DE RIESGO PARA LA LOCALIZACIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.	39
3.2.2 CAPITULO V DE LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO DISTRITAL	40
3.2.3 CAPÍTULO VI DE LA RESERVA DE AREAS PARA LA CONSTRUCCION DE REDES PRIMARIAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE SERVICIOS PUBLICOS.	41
3.2.3.1 SUBCAPITULO I SISTEMAS DE COMUNICACION VIAL ENTRE EL AREA URBANA Y RURAL Y SU ARTICULACION CON LOS RESPECTIVOS SISTEMAS REGIONALES.	42

3.2.4 CAPITULO VII DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DEL ESPACIO PÚBLICO.	44
3.3 USOS RESIDENCIALES DE SUELO SEGÚN POT	47
4 INSTITUCIONES URBANÍSTICAS DEL DISTRITO	49
CONCLUSIONES	53
BIBLIOGRAFÍA	55

“El que hablaba conmigo tenía una caña de medir, de oro, para medir la ciudad, sus puertas y su muro. La ciudad se halla establecida en cuadro, y su longitud es igual a su anchura; y él midió la ciudad con la caña, doce mil estadios; la longitud, la altura y la anchura de ella son iguales. Y midió su muro, ciento cuarenta y cuatro codos, de medida de hombre, la cual es de ángel”

Apocalipsis 21: 15-17

OBJETIVO GENERAL

- Demostrar el impacto y la importancia del Derecho Urbanístico y su desarrollo en la evolución de Cartagena como ciudad y en la calidad de vida de sus habitantes.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Presentar una línea histórica de la evolución del derecho urbanístico en la ciudad de Cartagena, pasando desde sus inicios fundacionales, y por su época moderna hasta nuestros días.
- Establecer la importancia del Derecho Urbanístico como rama autónoma del derecho para el diario vivir de las personas y su constante relación con otras ramas del conocimiento.
- Recopilar un listado de normas urbanísticas que han regido y que rigen en la ciudad.
- Generar una conciencia crítica sobre la importancia de las normas urbanísticas en Cartagena.

INTRODUCCIÓN

Históricamente, las ciudades, definidas por la Real Academia de la Lengua como *“un Conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas”* son el resultado de un continuo proceso de relaciones sociales entre individuos que se asocian en comunidad para satisfacer sus necesidades, ya sea de Comercio, de servicios, o incluso personales. Esto trae como resultado una aglomeración de edificaciones, que generan por sí mismas necesidades propias para su correcto y sano comportamiento, tales como redes de servicio, calles y otro tipo de edificaciones públicas. En general una infraestructura que permita el óptimo desarrollo de una vida en sociedad.

En ese proceso de desarrollo, el uso de la tierra juega un papel fundamental, y es precisamente allí donde entra el derecho urbano a cumplir sus funciones, pero primero veamos de que se trata exactamente esta rama del derecho, y su fundamento teórico-constitucional.

Hoy en día, nuestra ciudad vive en una situación de caos urbanístico palpable producto de falencias en materia de derecho urbano, barrios sin parqueaderos, urbanizaciones sobreedificadas, escasas de áreas verdes. Pero ¿cómo llegamos a eso? ¿Qué factores influyeron para tal situación? Estas y otras interrogantes son las que buscamos resolver en este trabajo investigativo, brindando una visión clara sobre la situación actual que vive nuestra ciudad, y una visión parcial del futuro próximo de la misma.

Este tema del que hablamos, la planeación de las ciudades, es quizá una de las áreas de trabajo que mas conocimiento interdisciplinario requiere para su correcto desarrollo, y sin duda, es una de las actividades más influyentes en el diario vivir de los ciudadanos. Como toda rama del conocimiento que incluye a la sociedad humana, el derecho es fundamental para su desarrollo, y está ligado desde sus inicios a sus fines.

Es el derecho urbanístico, el tema central de este escrito, al igual que su evolución e influencia en la ciudad de Cartagena de Indias, desde su influencia en los inicios primitivos de la colonia, hasta los modernos días industriales sujetos a un Estado de organización más compleja.

EL DERECHO URBANÍSTICO Y LA FUNCIÓN SOCIAL DE LA PROPIEDAD.

Como definición del Derecho Urbanístico, podemos decir que este es el conjunto de normas jurídicas, cuyo objeto es regular las conductas de los seres humanos que inciden con el funcionamiento de las ciudades, para la adecuada organización de su territorio y la correcta operación de los servicios públicos, con la finalidad de otorgar a sus moradores el hábitat requerido por la dignidad humana¹.

Hablar del nacimiento de este tipo de normatividad, es hablar del nacimiento de las primeras ciudades. Hammurabi en Babilonia, Hipódamo en Grecia, son muestras de las primeras normas de este tipo, que siguieron evolucionando desde Roma hasta la España del Rey Felipe II, y es allí donde llega a nuestro derecho, directo desde el nacimiento mismo de nuestras ciudades modernas, incluyendo la que es objeto de este estudio, Cartagena de Indias.

Si hablamos del nacimiento de este derecho a la vida constitucional local, debemos sin duda alguna remitirnos a un principio fundamental que existe en Colombia desde la promulgación de la Constitución de 1886, el principio de la *Función Social de la Propiedad*. En su artículo 31 la constitución republicana establece que “*Los derechos adquiridos con justo título con arreglo a las leyes civiles por personas naturales o jurídicas, no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores*” y añade “*Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública, resultaren en conflicto los derechos de particulares con la necesidad reconocida por la misma ley; el interés privado deberá ceder al interés público*”.

Queda de esta manera consagrada la inexistencia del *ius abutendi* en nuestra legislación, por lo cual el propietario de una cosa podía disponer y abusar de la misma, al punto de destruirla a su antojo. Ahora el derecho de propiedad de una cosa por parte de una persona está limitado por el interés público.

Esta sencilla transformación ampliada por la reforma liberal de la constitución en 1936 que añade que la propiedad se posee como miembro o parte integrante de una sociedad y las ventajas que ese goce dan se hacen extensivas, o tienen como destinatario obligado a esa sociedad por conducto del propietario del bien², dan sustento a todas las normas urbanísticas que nos rigen, desde la imposibilidad de destruir un edificio con valor patrimonial, hasta la limitación de construir una edificación más allá de determinados

¹ José Pablo Martínez Gil, El derecho urbanístico Pág. 35 Biblioteca Virtual UNAM

² Pedro Pablo Morcillo Dossman, Derecho Urbanístico Colombiano, Editorial Temis, pág. 148

lineamientos. Es la base que da sustento a todo un andamiaje legal que para bien o para mal ha moldeado nuestras ciudades, o que en algunos casos como el nuestro ha pretendido arreglar un desastre histórico.

En la constitución de 1991 que nos rige en la actualidad, se sigue el mismo principio de la Función Social de la Propiedad, pero esta vez ampliado con el concepto de Función Ecológica de la Propiedad, a la cual representa el desempeño que cumple la propiedad para el ecosistema que al que pertenece, contribuyendo a su conservación. Este último principio es el que sirve de fundamento para exigir espacios de antejardín, prohibir construcciones en inmediaciones a fuentes hídricas o exigir la sesión de espacios verdes en construcciones nuevas.

1 PERÍODO COLONIAL

1.1 LOS INICIOS DE LA CIUDAD COLONIAL

En el proceso de conquista y colonización del continente americano, por parte del creciente Imperio Español durante el siglo XVI, se inició un proceso gradual de fundación de ciudades como nunca antes se había visto en la historia de la humanidad desde los días del Imperio Romano, las cuales servirían como centro político, civil, económico y religioso de las provincias que representaban, y desde las cuales se podría dirigir las nuevas exploraciones y actividades misioneras. En sus inicios, el afán conquistador condujo a la poca regulación en muchísimos aspectos de este proceso, dentro de los que se incluye el urbanístico.

Si bien hubo unas cuantas regulaciones antes de la fundación de la ciudad, tales como las Ordenanzas de Poblamiento de 1513, 1525 y 1529, la poca difusión de estas, la escasa normatividad sancionatoria, y el precario control administrativo de la metrópoli, conllevarían al poco cumplimiento de las mismas, aunque si marcarían ideas y lineamientos para las fundaciones, y se sumarían al conocimiento y evolución de las normas urbanísticas locales³.

En medio de este proceso se dio en 1533 la fundación de la ciudad por parte de Pedro de Heredia, sobre un emplazamiento óptimo para los fines portuarios y de defensa tan anhelados por el fundador y el imperio que representaba. Lejos de las recomendaciones a la hora de fundar una ciudad, se escogió un paraje carente de fuentes de agua dulce, lo que a pesar de ser importante no lo fue tanto frente a las inmensas ventajas que demostraría brindar la bahía.

Durante las primeras décadas de vida, la recién fundada ciudad mantuvo su imagen de caserío primitivo, ya que todavía los bohíos que pertenecieron a los indígenas conformaban en gran medida la estructura de la población.

Entre los años 1536 y 1537 se trazaron las primeras calles, las cuales fueron planeadas por el juez de residencia Lic. Juan de Vadillo. Este primer intento de ordenación física, aunque fue un proceso lento e incipiente, motivó a la gran mayoría de los españoles a permanecer en el lugar, además de que facilitó la localización, la delimitación adecuada y la adjudicación de lotes a la población. De esta manera comenzó a configurarse, el

³ Cartagena en el siglo XVI, Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca pág. 148 Ed. Banco de la República.

núcleo urbano de la ciudad, el cual poco o nada cambiaría durante siglo XVI y por el resto de la colonia⁴.

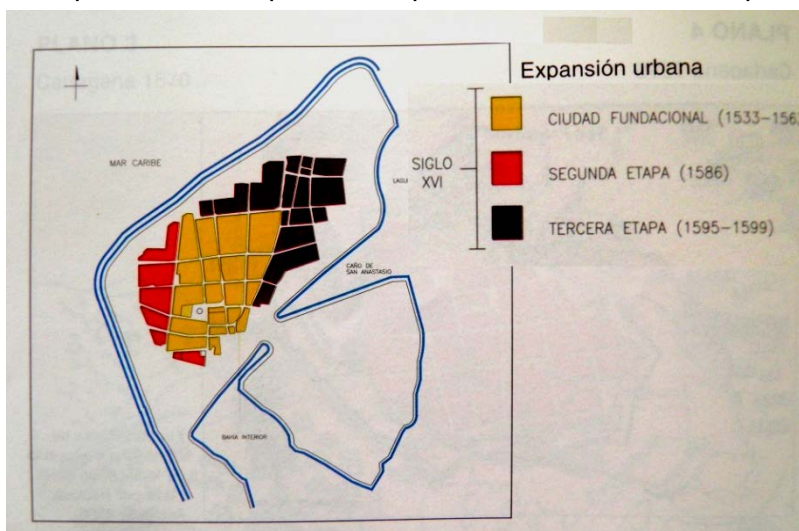
1.2 LAS PRIMERAS NORMAS

LAS ORDENANZAS DE FELIPE II

El 13 de Julio del año de 1573, el rey de España, Felipe II, considerado uno de los padres del derecho urbanístico moderno, emite unas *Ordenanzas para descubrimientos, poblaciones y pacificaciones*, la cual fue conocida como la *cédula de Felipe II*, esta consistió en una recopilación de leyes, que aunque fueron posteriores a muchas fundaciones, contribuyeron a la forma y organización efectiva de muchas ciudades del Nuevo Reino de Granada. Estas ordenanzas además de incidir profundamente en la organización urbana, marcaron algunas tendencias hacia lo que hoy se conoce como “zonificación” en cuanto a que se recomendaba agrupar las funciones de acuerdo a la compatibilidad de actividades⁵ lo que en nuestro equivalente moderno es la ubicación de ciertas actividades en espacio geográficos determinados según su uso, para un mejor desempeño de las dinámicas sociales, económicas y ecológicas. Las zonas de industria pesada, o residenciales sirven de ejemplo de lo anterior y que más adelante desarrollaremos.

Esta serie de normas u ordenanzas que surgieron para efectos de las fundaciones, incidieron profundamente en la configuración actual de Cartagena, aunque su traza se alejaba del patrón convencional de las primeras ciudades

El tipo de ciudad planteada por estas normas, es aquella que sigue los tradicionales



Felipe II Rey de España

⁴ Cartagena de Indias cinco Siglos de Evolución Urbanística universidad Jorge Tadeo Lozano pag, 24

⁵ Cartagena en el siglo XVI, Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca pág. 26 y 27 Editorial Banco de la República.

planteamientos hipodámicos, de una cuadrícula perfecta, formada por manzanas y calles con medidas simétricas, tal como se observa en las poblaciones vecinas fundadas con posterioridad a estas leyes, como es el caso Sincelejo, y otras que adoptaron este sistema (la misma lo hizo Cartagena de una forma irregular) antes de la promulgación de las leyes, usando como fuente de ley, la costumbre, según los parámetros usados por Ovando en Santo Domingo.

Este sistema de cuadrícula, como modelo de desarrollo de ciudad, presenta ventajas a la hora de organizar el tráfico de vehículos y peatones, ya que permite una gran cantidad de opciones para desplazarse de un punto A a un punto B, reduciendo de esta manera la congestión, además de facilitar la expansión territorial de las ciudades. Por el lado contrario presenta como desventaja el aumento de las distancias de desplazamiento entre dos puntos distantes, lo que algunas municipalidades solucionan con el trazo de vías diagonales.

Dentro de la Cédula Real, encontramos una serie de disposiciones en su articulado que son meritorias de un análisis más específico respecto a su uso en el casco urbano antiguo, y son las siguientes:

- *“Toda la plaça a la redonda y las quatro calles prinçipales que dellas salen tengan portales porque son de mucha comodidad para los tratantes que aqui suelen concurrir. Las ocho calles que salen de la plaça por las quatro esquinas salgan libres a la plaça sin encontrarse con los portales retrayendolos de manera que hagan lazera derecha con la calle y plaça”.*

Vale la pena destacar el gran avance que supone una norma, que claramente obliga a las edificaciones de mayor uso por parte de los *tratantes*, ser edificadas con criterios bioclimáticos (muy útiles y escasas en la actualidad), para resguardar a los transeúntes de las inclemencias del sol y de la lluvia en sus diligencias diarias.

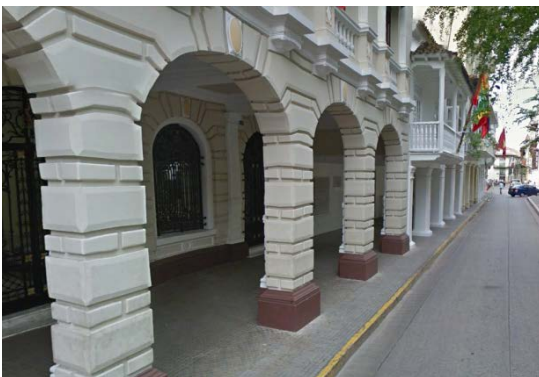
De las edificaciones ubicadas en la Plaza Mayor (hoy Plaza de Bolívar), vemos que solo cumplen con esta norma las edificaciones que se ubicaron en el costado sur de la misma, conocido como “Portal de los Escribanos” y el palacio de Gobierno municipal, conocido hoy como Palacio de la Proclamación. Es curioso ver que ni siquiera las instituciones eclesiásticas se mostraban interesadas en cumplir la normatividad sobre las formas de edificar, como es el caso del importante Palacio de la Inquisición, construido sin portales y el cual ocupa todo el costado occidental de la plaza.

- *“A trechos de la población se vayan formando plazas menores en buena proporción adonde se han de edificar los templos de la yglesia maior parroquias y monasterios de manera que todo se reparta en buena proporción por la doctrina”,*

Gracias a esta norma gozamos hoy en día, de las diferentes plazas menores del centro histórico, alrededor de diferentes instituciones religiosas, todas ellas construidas con posterioridad a la expedición de las normas en cuestión, tales como la Plaza de San Diego entre los conventos de San Francisco y Santa Clara, la de San Agustín frente al claustro e iglesia del mismo nombre, (de los estudiantes hoy en día) La Merced frente al convento e iglesia de los hermanos Merceditas y la de Santo Toribio.

- *“El sitio y solares para carnicerías pescaderías tenerías y otras ofiçinas que se caussan ymundiçias se den en parte que con façilidad se puedan conserbar sin ellas”.*

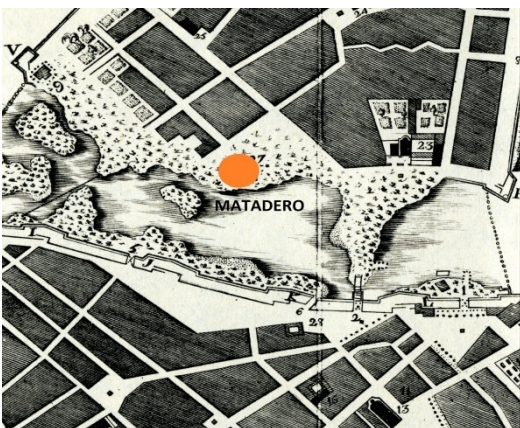
Lo cual se llevó a cabo correctamente con la ubicación del matadero municipal en un paraje relativamente separado de las viviendas conocido como la plaza del matadero. Esta norma en particular sienta un precedente mundial, como mencionamos



Portal de los escribanos



Palacio de La Proclamación



Ubicación antiguo matadero



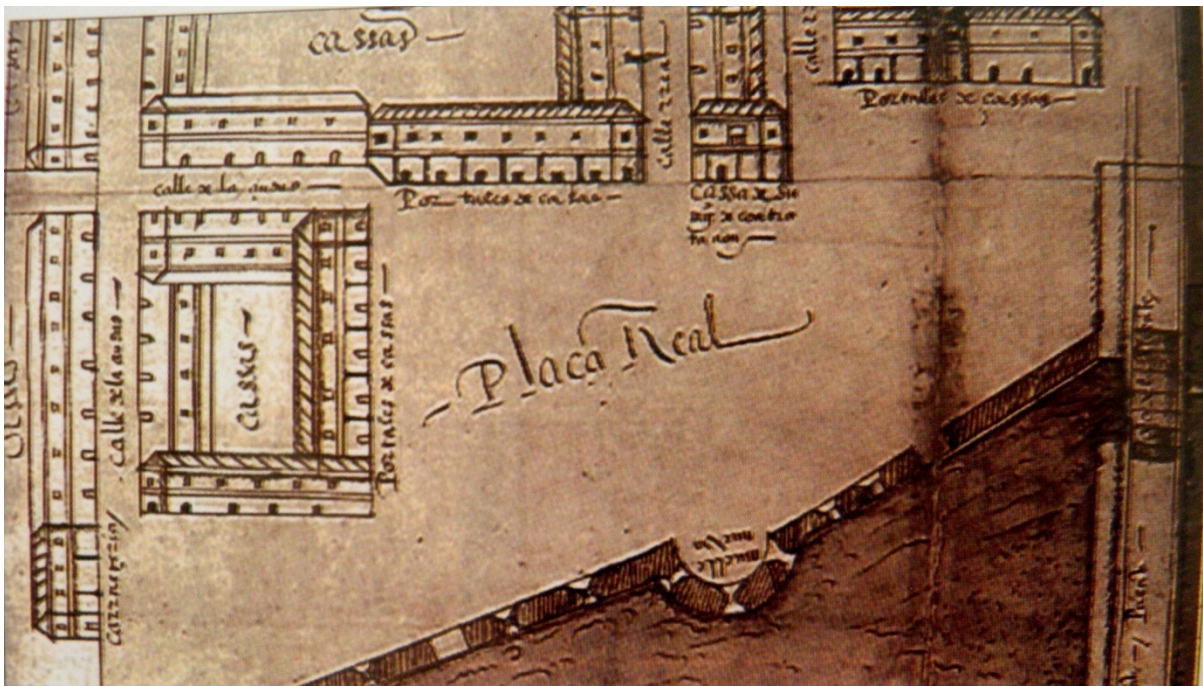
Palacio de La Inquisición

anteriormente en cuanto a la zonificación de actividades específicas dentro de una ciudad, acorde a las necesidades y desarrollo de la misma.

Es así como la ciudad inicia su carrera constructiva en torno a un espacio geográfico que le daría vida, pero que a la vez la limitaría en su forma de crecimiento. Todo inició en un emplazamiento que se convertiría en el eje urbano sobre el cual confluían en una forma más o menos radial todas las vías, y el cual se convertiría en el corazón económico de la villa por estar junto a los muelles de embarque y desembarque, la Plaza del Mar, Real o de La Aduana. Este desarrollo se daría de forma un poco anárquica en un principio, muestra de ello es el inusual trazado curvo de la calle del Candilejo, o el de la Amargura dos de las más antiguas de la ciudad. Y Daría lugar a una ciudad a que hasta el día de hoy sigue desarrollándose espontáneamente entorno a sus limitaciones geográficas.

1.3 LA TRAMA VIAL COLONIAL

Como hemos visto, a pesar de sus inicios caóticos, en un intento de rectificación de calles por parte de las autoridades locales, se logró el trazo de vías más o menos paralelas, todas ellas en dirección a puntos neurálgicos, tales como la plaza de La Aduana, o hacia las diferentes puertas en las murallas que direccionaban los flujos de desplazamiento. Es



Plano Plaza Real 1571

interesante ver como las calles Primera y Segunda de Badillo se salen de la aparente

armonía del trazado, esto se debe a que surgieron no de la planeación, sino del uso, debido a que eran los caminos que conducían al jagüey ubicado en el hoy Parque de



Mapa de vías Siglo XVIII

Fernández Madrid, que proveía de agua dulce a la población de la ciudad del primer siglo. También es interesante observar, que desde los planos del siglo XVIII se ve como el sistema de caminos coloniales que comunicaban a la ciudad primitiva con los alrededores terminó convirtiéndose la estructura vial hasta nuestros días. Es así como el camino a Turbaco pasó a ser la calle 30 en la actualidad y Pedro de Heredia en algunos tramos, al igual que la Troncal de Occidente, o el camino a Santa Rosa se convirtió en

la Cordialidad. La vía a Pasacaballos se convirtió en

el corredor de carga y la vía que conducía Torices es el actual Paseo Bolívar. Este sistema de caminos coloniales probablemente corresponda a los mismos caminos que usaban las poblaciones indígenas que existían desde antes de la fundación de Cartagena, no se sabe a ciencia cierta qué tanta planeación hubo por parte de las autoridades coloniales para su habilitación. Pero una cosa si es cierta, nuestro esquema vial pertenece a un modelo que poco ha variado tristemente desde el siglo XVII, tanto que si superponemos los mapas antiguos con los modernos tal vez no se note mucha diferencia, se puede ver incluso que en el sitio donde hoy confluyen la Avenida Pedro de Heredia, y la Avenida Crisanto Luque en Bazurto, sigue siendo el mismo punto que se aprecia en el mapa mencionado, elaborado por Antonio de Arévalo en el siglo XVIII

1.4 CARTAGENA POST-INDEPENDENCIA

Culminado el período colonial, la ciudad ya configurada en torno a sus barrios (Santa Catalina, La Merced, Santo Toribio, San Sebastián y Getsemaní) y caseríos, inicia un período de despoblamiento masivo, producto del asedio al cual fue sometida por parte de Pablo Morillo, y de la epidemia de cólera que azotó a mediados de siglo XIX, eventos en los cuales falleció trágicamente más de la mitad de la población. Es así como el siglo XIX es considerado un siglo perdido en la evolución del urbanismo y sus normas en Cartagena de Indias, en el cual no hubo variación significativa en la configuración de sus construcciones o las instituciones que la regulaban.

2. PERÍODO MODERNO

2.1 INICIOS DE SIGLO XX

Iniciado el siglo XX Colombia se encamina en un proceso acelerado de crecimiento de la población, y de aumento en los porcentajes de población urbana frente a la población rural. De esta forma las ciudades colombianas se enfrentan a un complejo proceso de urbanización, para el cual en muchos casos no se estaba preparado, generando una serie de problemas asociados con el nuevo estilo de vida de cientos de miles de personas. La provisión de vivienda fue deficitaria pues no atendió debidamente la necesidad de habitaciones, en cantidad y en calidad. Así por ejemplo, según estudios oficiales, el déficit cuantitativo de vivienda urbana en Colombia, en el periodo de 1960 a 1970, a pesar de programas de entidades públicas, crecía en tal forma que si en 1960 era de 233.939 unidades, para las cuales construyó 10.284 unidades el Instituto de Crédito Territorial ICT, en 1969 era de 497.438 unidades, para las cuales construyeron el Instituto de Crédito Territorial y el Banco Hipotecario, solamente 26.522. La marcada necesidad de vivienda causó en muchos casos fenómenos como la invasión de territorios y la creación de tugurios, que trataban de satisfacer la demanda de techo de las personas de bajos ingresos⁶. En Cartagena este proceso fue evidente a las puertas mismas de la muy señorial ciudad colonial, en el caso de barrios extramuros como Pekín y Chambacú, hoy desaparecidos y que atestiguaban la carencia de acceso a vivienda digna, sin acceso a servicios básicos de agua o alcantarillado. Y se ha seguido repitiendo en barrios de invasión como San José de los Campanos, El Pozón o Nelson Mandela.

Este inicio de siglo en la ciudad empieza con un período de resurgimiento en el que el letargo social y económico vivido por casi un siglo es roto con el crecimiento económico que vive el país, impulsado por las exportaciones de los nuevos productos como el Café, y el ganado en el caso de la región Caribe. En este contexto, la ciudad, debido a obras

⁶Derecho Urbanístico Colombiano, Pedro Pablo Morcillo Dosman, Editorial Temis Pág. 46

como la reactivación del Canal del Dique, y la construcción del ferrocarril Calamar-Cartagena experimenta un crecimiento que la impulsa a una nueva etapa constructiva y con ella, un cambio en el orden colonial que imperó en la configuración de la ciudad durante los casi cuatrocientos siglos transcurridos hasta entonces.

En este renacer urbanístico se dan obras que cambiarían las dinámicas sociales de la ciudad, tales como la construcción en 1904 del Mercado Público ubicado en el sitio donde actualmente se encuentra el Centro de Convenciones, el cual daría una amplia vida comercial a la Calle Larga y a la calle del Arsenal, las cuales se consolidarían como las principales de uso comercial de la localidad. Otra obra significativa es la construcción del acueducto de Matute en 1903, que le permitió a la ciudad la oportunidad de construir sin la limitante de la escasez de agua. Es decir, ya no sería necesario el construir aljibes, los cuales necesitaban un amplio espacio para su desarrollo.

Sin duda alguna, un año decisivo y que consolidaría esta nueva etapa de la ciudad es 1911, en el cual se celebró el primer centenario de la fatídica independencia de la ciudad. En este año la municipalidad, de la mano de los principales dirigentes gremiales de la ciudad, descendientes muchos de ellos de los próceres de la independencia, emprende un plan de obras públicas para conmemorar dicha fecha. Estas obras son El parque Centenario, el Teatro Heredia (hoy Adolfo Mejía) y la finalización del Camellón de los Mártires. Estas obras marcaron una etapa de renovación, pero a la vez de incorporación de nuevos espacios a la creciente ciudad. Es destacable el impacto de un parque de un tamaño tan significativo en comparación a la extensión total de la ciudad para ese entonces, y que aún en nuestros días sigue siendo lastimosamente uno de los parques mas grandes con los que contamos. Este parque, concebido al estilo del urbanismo de los parques franceses dio a la ciudad un estilo de vida que hoy es extraño para la mayoría de los locales.

Una característica de esta etapa de cambios, es la falta absoluta de planeación por parte de la ciudad, al igual que la total carencia de normas urbanísticas, las cuales se harían extrañas a la ciudad por unas cuantas décadas adicionales. Todas estas transformaciones se dieron en un ambiente de modernidad, la cual muchas veces sirvió de excusa para la destrucción del patrimonio en aras de progreso, todo esto protegido por la ausencia de normas que le preservara.

2.2 1914 PLAN PEARSON

En el año de 1914 con la apertura del Canal de Panamá, las diferentes ciudades portuarias del Caribe y de Colombia plasmaron su interés por generar las condiciones

necesarias para posicionarse en las nuevas rutas de transporte marítimo que se generarían (muy parecido a la expectativa generada en la actualidad con la ampliación de dicho canal), estas condiciones incluían por supuesto ser una ciudad salubre y tener un puerto tecnificado, las cuales estaban lejos de cumplirse en Cartagena. En este contexto el gobierno colombiano contrata a la firma inglesa G. Pearson and Son Limited para sanear el puerto de Sanbuenaventura ⁷ y para estudios sobre el acueducto en la ciudad de Bogotá (Los circuitos del agua y la higiene urbana en la ciudad de Cartagena a comienzos del siglo XX). Ante esta iniciativa del gobierno central los dirigentes de la ciudad se agitan y obtienen que dos ingenieros de la misión se trasladen con el fin de elaborar un plan de saneamiento de la ciudad, que le permitan establecer las condiciones urbanísticas necesarias para el desarrollo venidero. Así surgen las propuestas elaboradas por Pearson and Son Limited, que si bien no constituyeron propiamente un Plan de Desarrollo, permitieron ejecutar planteamientos importantes en momentos coyunturales para el desarrollo urbano y portuario. Un aspecto importante de este plan, es que consiste en la primera ocasión casi cuatro siglos en la que se trazan lineamientos sobre el desarrollo de la ciudad a futuro, si bien dichos planteamientos no alcanzan la fuerza de ley para su cumplimiento, si sientan un precedente en la evolución de las normas urbanísticas de la ciudad, y se suman al conocimiento que permitiría desarrollar los futuros planes de desarrollo de la misma.

Pearson presentó en esa época un plano con las recomendaciones requeridas por Cartagena para cumplir como Ciudad – Puerto: la primera indicaba que un sector de la bahía interior, La Machina, debía convertirse en el Terminal Marítimo de Cartagena; la segunda estaba orientada a garantizar la salubridad de la ciudad portuaria y proponía para el área comercial de influencia directa del puerto, la apertura de boquetes en la muralla y la demolición de la cortina entre la Boca del Puente y San Pedro Mártir. Junto a esta última recomendación, se incluye la de la desecación de la Matuna. Razonaban, dueños de una clarividente bola de cristal, que sólo así podía nacer una moderna Cartagena extramuros y drenar los palúdicos lodazales cuyas miasmas, unidas a infectos parajes y rincones aledaños a las murallas, tanto contribuían a la insalubridad del puerto. Las sugerencias de la Pearson se convierten en patente de corso para los que se sentían constreñidos por "el corralito de piedra", e identificaban el relativo atraso de Cartagena con el cinturón que la ceñía.⁸

Como la ciudadanía en general compartía, casi que unánimemente, la opinión de los ingenieros ingleses, el informe cayó sobre terreno abonado. Con la excusa del tráfico

⁷Las Fortificaciones de Cartagena de Indias, Rodolfo Segovia Salas, Editorial El Ancora Editores

⁸ Plan de Ordenamiento Territorial, Preámbulo.

urbano, se abren unos boquetes en la muralla que dejan aislado el baluarte de San Pedro Apóstol. Se le respeta pero solo el tiempo suficiente para celebrar, en 1916, el centenario de los Mártires de Cartagena que -en realidad no se conoce el sitio exacto- según la tradición habían caído fusilados, en aras de la libertad, al pie de sus muros. El proceso de demolición continua inexorable hacia el baluarte de San Pablo bajo sucesivos y complacientes alcaldes, acelerándose durante la administración de don Alejandro Amador y Cortes, nieto de próceres (1918). Ya en 1919, el derrumbe ha avanzado hasta el baluarte de San Andrés y no falta el áulico del jefe político de turno que explote la cantera, primero furtivamente y luego a la luz del día con contrato en regla, y venda piedra labrada, con doscientos años de pedigrí para las suntuosas mansiones de Manga y el Cabrero⁹.

Por fortuna el entorno internacional enmarcado además por los sucesos de destrucción de la primera guerra mundial, indujo a una revaloración de los elementos urbanos del pasado. El gobierno central en este nuevo contexto decidió suspender las demoliciones de las murallas de Cartagena, que se daban lentamente, y se reorientó hacia una política de preservación del patrimonio histórico, a pesar de que muchos cartageneros continuaban identificándolas como símbolos del subdesarrollo en que estaban sumidos y solicitaban a clamores su destrucción. Estos hechos permitieron la salvación del patrimonio arquitectónico que le valió a la ciudad el título de Patrimonio de la Humanidad, y que años después sería protegido por normas urbanísticas locales que serán estudiadas con mayor detenimiento unos capítulos más adelante.



Muelle de la Machina



Espacio de muralla desaparecido

2.3 LEY 32 DE 1924 – SALVACIÓN DE LAS MURALLAS Y FUERTES

En el año de 1924 la polémica por la acelerada pérdida del patrimonio arquitectónico e histórico que se da en todo lo largo del cordón amurallado de la ciudad, lleva al

⁹ Las Fortificaciones de Cartagena de Indias, Rodolfo Segovia Salas, Editorial El Ancora Editores

presidente Pedro Nel Ospina Perez y al Congreso de la República a intervenir con la expedición de una ley para hacer frente a tal situación, la cual constituye la primera norma urbanística desde la colonia, que regula directamente la actividad constructiva sobre el suelo cartagenero.

En su artículo 7º establece *“Prohíbese en absoluto la demolición de las murallas, castillos y demás fuertes de la ciudad de Cartagena, y ninguna autoridad podrá autorizarlo”*

Con dicha norma se pone fin a la carrera de demolición emprendida en las primeras décadas del siglo, y salvó para la ciudad al principal activo turístico con que hoy en día cuenta.

Este es uno de esos casos en los que es fácil ver la importancia de las normas urbanísticas en el desarrollo de una ciudad, y el gran impacto que puede tener no solo a corto plazo, sino que afectará generación tras generación de personas que habiten dicho espacio. Hoy en día un considerable porcentaje de la economía local, está basado en las consecuencias de la mencionada norma y nos resulta difícil calcular las consecuencias de no haberse promulgado esta importante ley.

2.4 LEY 5ª DE 1940 – SALVACIÓN DEL PATRIMONIO

En su artículo primero establece *“Declárese monumentos nacionales de utilidad pública todos aquellos edificios y lugares que por su antigüedad y belleza arquitectónica, o por su tradición histórica merezcan ser conservados como patrimonio nacional... y procederá enseguida a efectuar las expropiaciones conducentes a la restauración y conservación de tales monumentos”* Este artículo demarca el inicio de la conservación patrimonial de edificios en el país, y si bien tuvo consecuencias a nivel nacional, en Cartagena fue de particular importancia.

Esta ley además contiene una serie de disposiciones específicas para nuestra ciudad, de hecho ocho de los 12 artículos de la Ley son respecto al patrimonio local.

En su artículo 3º establece que *“Dentro del perímetro amurallado de la ciudad de Cartagena, nadie podrá realizar construcción, demolición o variación alguna sin la previa autorización y reglamentación del Gobierno, que la impartirá por sí o por medio de la entidad, persona y organismo que al efecto designe”*

El artículo 4º dice *“Facúltase al Gobierno nacional para adquirir el edificio colonial donde funcionó el Tribunal de la Inquisición, en Cartagena, y el cual será destinado a la fundación de un museo histórico, a las reuniones de la Academia de Historia de aquella ciudad, a la oficina nacional de turismo y a los demás usos que determine el mismo*

gobierno, previa las reparaciones que sean necesarias". Algo interesante de esta norma es que constituye el primer referente moderno en la ciudad de regulación con respecto al uso que se le puede dar a determinado espacio. Hoy en día es común ver usos prohibidos y permitidos a lo largo y ancho de todo el mapa de regulación de la ciudad.

Si bien con la expedición de esta norma, se supone no debió afectarse el patrimonio arquitectónico de la ciudad, vemos algunos casos en los que por razones desconocidas, la norma pareció ser como bien lo dice el dicho "de papel". Este es el caso de construcciones como el Edificio Salomón Ganem, edificado en 1949 sobre la una inmensa casona colonial, que contaba con todas las características de las casas de mayor envergadura del centro histórico y que fue demolida, aparentemente sin ninguna consideración por parte de las autoridades locales. Hoy en día la visual completa de la ciudad amurallada se ve entorpecida y cortada con la imagen de esta inmensa mole sin forma que crea un referente único en su espacio.

2.5 LEY 88 DE 1947

En el año de 1947, se sanciona la ley 88 de 1947 sobre "Fomento del desarrollo urbano del municipio y otras disposiciones", esta ley significó un gran paso en el fortalecimiento legal de la capacidad urbanística de los municipios¹⁰. Las medidas que dispuso esta ley mas concernientes a la ciudad fueron las siguientes:

- *Los concejos municipales dictarán las providencias necesarias para que las nuevas construcciones urbanas no perjudiquen la alineación de las calles ni el plano de urbanización general.*
Los municipios cuya población urbana sea o exceda de diez mil (10.000) habitantes exigirán la presentación o aprobación previa de planos de las edificaciones que en lo sucesivo sean autorizadas.

Si bien esta disposición debió marcar un antes y un después en la historia de la construcción de la ciudad, creando una armonía en el trazado de las calles de los nuevos barrios de la ciudad, vemos que en la práctica no se dio, las razones de esto son discutibles, pero sin duda alguna la falta de transparencia y tecnocracia en el cabildo local fue un factor determinante, tal como lo sigue siendo hoy en día.

- *Los municipios que no dieran cumplimiento inmediato a lo dispuesto en el artículo precedente, a más de las sanciones en que incurran los funcionarios*

¹⁰ Derecho Urbanístico, Pedro Pablo Morcillo Dosman, Editorial Temis Pág. 66

responsables por infracción de la ley, perderán el derecho a recibir auxilios nacionales y se les suspenderán aquellos de que disfruten, sin perjuicio de que el gobierno proceda a clausurar los expendios indebidos y a multar a los infractores en los términos que al efecto prescriba el decreto reglamentario de esta ley.

- *El matadero público de los municipios se establecerá en lugar apartado, de acuerdo con el dictamen de los funcionarios de higiene, para garantía de la salubridad pública.*

Esta norma no es más que la versión con palabras modernas del famoso artículo de la Ordenanza de Felipe de 1573 que presidió el concepto de zonificación en Derecho Urbanístico.

- *Los municipios que tengan un presupuesto no inferior a doscientos mil pesos (\$200.000.00) están en la obligación de levantar el plano regulador que indique la manera como debe continuarse la urbanización futura de la ciudad. Este plano no solo comprenderá las enmiendas y mejoras que deban hacerse a la parte ya construida, atendiendo al posible desarrollo, sino los nuevos barrios que hayan de levantarse, así como los sitios donde deban ubicarse los edificios públicos, sitios de recreo y deporte, templos, plazas y áreas verdes, escuelas y demás edificios necesarios a la población.*

Cierta influencia tuvo este artículo en la configuración de espacios que gozamos en la actualidad como la Villa Olímpica. Este artículo en particular sirvió para que el año siguiente a la promulgación de esta norma, la ciudad contratara al arquitecto José María González Concha para la elaboración del primer plan regulador de la ciudad, el cual será objeto de un análisis mas riguroso en este estudio a continuación.

2.6 1948 PRIMER PLAN REGULADOR

Durante 1948, por indicación de la norma anteriormente estudiada, se formuló el primer Plan Regulador de Cartagena por el arquitecto José María González Concha. Su visión de futuro de la ciudad y muchos de sus planteamientos para orientar el desarrollo urbano, hoy continúan vigentes. Es interesante ver como mas de 60 años después, las predicciones y recomendaciones del plan que no fueron acatadas, tienen a la ciudad viviendo un caos vial y urbanístico, en específico nos referimos a los casos de la Base Naval y el Mercado de Bazurto que mas adelante veremos.

El Plan fue elaborado con la misión de “facilitar el buen funcionamiento de la ciudad del presente y asegurar su mejor organización en el futuro” y se basa en dos instrumentos: el plan vial y el plan de zonificación, orientados a un horizonte de 10 años.

El Plan evaluó inicialmente la vigencia de los planteamientos de Pearson, entre otras variables porque había sido construido en 1933 el terminal marítimo en la isla de Manga, y fundamentó sus nuevos planteamientos en documentos técnicos de precisión y en la observación: se realizaron consultas con profesionales de la ciudad, turistas y con los hombres de la calle, para mirar cuáles eran sus sentimientos sobre la ciudad en ese momento y cuáles eran las perspectivas que ellos veían para la ciudad del futuro. Con base en esta metodología, se determinó una visión de ciudad orientada a hacer de Cartagena un puerto marítimo y fluvial de primer orden, terminal ferroviario troncal, plaza comercial, ciudad de turismo, ciudad sede de una base naval nacional y ciudad olímpica.

La organización urbana se planteó sobre dos ejes definidos por la zona portuaria, la ciudad ferroviaria, el centro cívico comercial, las zonas de mercado y el recinto amurallado. El Plan localizaba la estación del ferrocarril en el extremo del barrio El Bosque, en el límite con la bahía y proponía una vía de enlace ferroviaria hasta el puerto para poder brindar las facilidades del transporte multimodal.

La zonificación del Plan establecía que la Plaza del Mercado Central debía mantenerse pero identificaba ya en 1948, que ese mercado no podía seguir cumpliendo estas funciones y que otros mercados debían construirse para descentralizar la actividad; para ello proponía los barrios de Manga y Chambacú o Torices. Planteaba hacia el futuro la necesidad de una central de abastos mayorista y que los otros mercados se convirtieran en minoristas o sectoriales. Propuso la descentralización de los colegios concentrados en el centro histórico y su relocalización en los barrios residenciales con acceso fácil para la población estudiantil; planteó que la base naval era inconveniente en Bocagrande y la necesidad de un adecuado planeamiento a 25 años para trasladarla de esta zona, recomendando la compra de terrenos en Tierra Bomba por la posición estratégica de la isla y la disponibilidad de terrenos hacia el futuro.

El Plan Vial elaborado organizaba la ciudad mediante núcleos y definió como núcleo vial principal la “zona del cuello de botella de la ciudad”, es decir la zona de Bazurto, afirmando contundentemente, que nunca debía ser habitada sino servir para conformar un espacio libre donde se enlazaran todas las líneas de distribución de tráfico y de comunicación urbana, sustentado en las condiciones topográficas y morfológicas que definen este sitio como el mas angosto de la ciudad y área de enlace entre su zona insular y continental. El Plan dice textualmente “*este núcleo vial es indispensable para la*

circulación futura y por consiguiente la parte mas indispensable para la futura ciudad, es decir si esa zona es habitada la ciudad no podrá jamás organizar su transito". Es un tanto frustrante saber que semejante error urbanístico fue de hecho previsto con bastante antelación. González Concha también planteó la construcción de arterias troncales ajustadas a la geografía de la ciudad, la vía perimetral de la Ciénaga de la Virgen y su preservación como valor ambiental, uso escénico para los habitantes y uso turístico para los visitantes. Propuso una serie de calles y avenidas que armonizaban y que conectaban la ciudad que iba creciendo con los núcleos principales viales.

En cuanto a la red vial de la zona histórica compartió el tema de las perforaciones de la muralla, pero conectadas a unos enlaces viales con el fin de que la ciudad "se adecuara a las condiciones de la vida moderna pero sin perder su identidad y sus características históricas y culturales". Finalmente, la propuesta contemplaba el Plan Vial Acuático con el triple objetivo de funcionalidad, embellecimiento y saneamiento ambiental, de manera que facilitara el movimiento comercial y de transporte de pasajeros, mejorara el paisaje urbano y recibiera y dispersara las aguas lluvias y los vertimientos del alcantarillado. Plan que desde ese entonces ha sido propuesta de cuanta administración ha ocupado el Palacio de la Aduana, sin que hasta nuestros días se haya visto la primera obra al respecto.

Con este plan regulador sucedió lo mismo que con el Plan de G. Pearson and Son, y fue que la carencia de herramientas legales para su cumplimiento, conllevaron a la poca aplicación del mismo, tanto por parte de la administración pública, como por parte de los particulares, los cuales ante la ausencia de normas y sanciones dieron rienda suelta a su forma de construir ciudad, según sus propios intereses y condiciones.

2.7 1965 PLAN DE DESARROLLO URBANO DEL IGAC

En ese momento la ciudad contaba con 250.000 habitantes y las proyecciones indicaban que para 1980 la población ascendería a 676.325 habitantes, es decir sería casi tres veces mayor. El Plan conceptuó que en el espacio urbano existente en la ciudad solo habría disponibilidad para 117.000 personas adicionales, razón por la cual su desarrollo debía orientarse a la incorporación de nuevas áreas que dieran cabida a las 308.000 restantes. (CITA)

En este contexto, los objetivos del Plan Piloto se orientaron a delimitar el perímetro urbano de Cartagena y las zonas de acción urbana, a establecer una política de

desarrollo urbano para 15 años y organizar la oficina de planeación municipal, como instrumento institucional para el seguimiento de la planeación urbana de la ciudad.(CITA)

La principal consecuencia de este documento en el desarrollo de la ciudad, fue la relacionada a la propuesta que incluyó sobre el aumento en las densidades de construcción en las zonas residenciales aledañas al centro histórico. Lo que conllevó a la subdivisión lotes en fracciones cada vez mas pequeñas, y al remplazo del antiguo modelo de “casas villa” por la construcción de edificios y conjuntos residenciales, perdiendo de esta forma el carácter tranquilo y cuasi campestre de barrios como Pie de la Popa, El Cabrero, Bocagrande y Manga, siendo el este último el que mas gravemente ha sufrido las consecuencias, sobretodo el pérdida del patrimonio y en la saturación de su infraestructura urbana.

2.8 LEY 9 DE 1989

Tras arduos esfuerzos de las ramas ejecutiva y legislativa del poder público, el 11 de Enero de 1989 se expide la Ley 9, “por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compra-venta y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones”.

Sus disposiciones modificaron e innovaron la normativa urbanística sobre planificación del desarrollo municipal, espacio público, adquisición de bienes por enajenación voluntaria y por expropiación, licencias y sanciones urbanísticas¹¹.

Esta ley en su primer artículo establece que los municipios con poblaciones mayores a 100.000 habitantes “deberán formular su respectivo plan de desarrollo de conformidad con la política nacional y departamental, las técnicas modernas de planeación urbana y con base en la coordinación del desarrollo urbano-regional.”

Estos planes de desarrollo debían incluir, según el artículo 2º de la mencionada ley, los siguientes aspectos:

1. Un plan y un reglamento de usos del suelo y cesiones obligatorias gratuitas, así como normas urbanísticas específicas;
2. Un plan vial de servicios públicos y de obras públicas;
3. Un programa de inversiones que incluirá primordialmente los servicios de suministro de agua, alcantarillado, energía, gas, teléfono, recolección y disposición técnica de basuras,

¹¹ Derecho urbanístico Colombiano, Pedro Pablo Morcillo Dosman Editorial Temis, Pág. 120

vías y transporte, empleo, vivienda, educación, salud, seguridad pública, recreación, suministro de alimentos y otros, según las condiciones especiales de cada entidad territorial

4. La reserva de tierras urbanizables necesarias para atender oportuna y adecuadamente la demanda por vivienda de interés social y para reubicar aquellos asentamientos humanos que presentan graves riesgos para la salud e integridad personal de sus habitantes

5. La asignación en las áreas urbanas de actividades, tratamientos y prioridades para desarrollar los terrenos no urbanizados, construir los inmuebles no construidos, conservar edificaciones y zonas de interés histórico, arquitectónico y ambiental, reservar zonas para la protección del medio ambiente y de la ecología, delimitar las zonas de desarrollo diferido, progresivo, restringido y concertado, renovar y redesarrollar zonas afectadas con procesos de deterioro económico, social y físico y rehabilitar las zonas de desarrollo incompleto o inadecuado

6. Un plan para la conformación, incorporación, regulación y conservación de los inmuebles constitutivos del espacio público, para cada ciudad. En dicho plan se incluirá un inventario actualizado y gráfico del espacio público referido en lo posible a las coordenadas geográficas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi;

7. Los establecidos en los artículos 188 del Decreto-Ley 2811 de 1974 (Código de Recursos Naturales), 47 a 51, 52, 53 y 58 cuando sean aplicables, del Decreto-Ley 1333 de 1986 (Código de Régimen Municipal), y en el artículo 16 de la Ley 9a. de 1979 (Código Sanitario Nacional)

8. Los demás que determinen los concejos, juntas metropolitanas y el consejo interdepartamental de San Andrés y Providencia, con sujeción a las leyes.

Esta ley presentó un gran avance en un paso clave para los municipios, y es la mejora en la herramienta de expropiación de propiedades con la intención de adelantar proteger

2.9 ACUERDO 45 DE 1990

En cumplimiento a lo ordenado por la ley 9 de 1989 la administración del en ese entonces municipio de Cartagena de Indias, promulga el Acuerdo 45 de 1990, por medio del cual “Se aprueban y se expide el Plan de Desarrollo de Cartagena 1989-2010 y sus instrumentos de ejecución” de 797 artículos, el cual también pasa a conocerse como

Código de Construcción del Municipio de Cartagena, con normas que aun hasta nuestros días permanecen vigentes.

En su artículo 2° el código establece que sus fines y propósitos son los de “fomentar, proteger y garantizar la seguridad, salubridad, comodidad y bienestar de los individuos y requerimientos que garanticen en las edificaciones, estructuras y obras para el bien común y servicios públicos indispensables para ellas, no solo la estabilidad y solidez estructural, sino también la durabilidad, seguridad, salubridad, ocupación, iluminación y ventilación a la par que la más adecuada protección a las propiedades contra incendios, pánicos, derrumbes y otros riesgos que eventualmente pueden ocurrir a una edificación durante la construcción, reconstrucción, modificación, demolición, traslado y usos de los mismos, lógicamente de los requisitos técnicos y el mayor rendimiento de los recursos disponibles”.

La expedición de este código corresponde a un salto gigantesco en materia de normatividad urbanística en la ciudad, que pasa de un sinnúmero de documentos urbanísticos de vago contenido normativo, a una compleja agrupación de normas, que van de lo más específico, como requerimientos estructurales, hasta lo más general, como el procedimiento para la obtención de permisos de construcción.

Es este acuerdo el que marca el inicio de la modernidad en las normas urbanísticas de la ciudad, el cual es seguido de una variedad de normas técnicas, algunas de carácter nacional y otras de carácter internacional que regularían la mencionada materia en Cartagena.

2.10 LEY 388 DE 1997

El 18 de Julio de 1997 el gobierno nacional expide una nueva ley que cambiaría el panorama de planeación urbanística en Colombia, la ley 388 de 1997 impone a los municipios y distritos la elaboración de planes de ordenamiento territorial elaborados bajo parámetros rigurosos y con componentes específicos, sin que esto signifique que el planeador de las ciudades sea el Gobierno Nacional. Por el contrario la norma establece un marco de libertad a cada una de las ciudades colombianas, diferentes todas en su geografía y configuración, para que se sean estas mismas las responsables de hacer cumplir los objetivos de la mencionada ley.

Dentro de los objetivos de la ley vemos los siguientes:

- *El establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y*

racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.

- *Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se ajuste a la función social de la propiedad y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y velar por la creación y la defensa del espacio público, así como por la protección del medio ambiente y la prevención de desastres.*
- *Promover la armoniosa concurrencia de la Nación, las entidades territoriales, las autoridades ambientales y las instancias y autoridades administrativas y de planificación, en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.*
- *Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales, en las cuales confluyan en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política.*

Algo importante de esta ley, es que plasma en su artículo 3º la *Función Pública del urbanismo* y unos *finés* de la siguiente manera:

1. *Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.*
2. *Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible.*
3. *Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural.*
4. *Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.*

Estos objetivos y fines definen muy claramente el espíritu de la ley 388 de 1997, al igual que delimita el modelo que debe guiar a los planes de ordenamiento territorial que a continuación se dictaran en el territorio nacional.

A su vez, esta ley también obliga a la inclusión del componente rural a la planeación del territorio de los municipios, al igual que de las áreas especiales de protección. Estableciendo así que todo POT debe estar compuesto por un componente general, uno urbano y uno rural.

3 PERÍODO CONTEMPORANEO

3.1 DECRETO 0097 DE 2001 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

En un primer debate efectuado el 29 de Septiembre del 2001 ante el Concejo Distrital, fue aprobado el proyecto de POT, tan solo para ser rechazado posteriormente por la misma corporación el 1 de Noviembre con el fin de que la administración lo corrigiese según recomendaciones hechas y lo presentare nuevamente. No fue esta la actitud de la administración local, la cual haciendo uso del artículo 29 del decreto 879 de 1998, el cual dice "... transcurridos sesenta (60) días desde la presentación del proyecto de Plan de Ordenamiento Territorial sin que el Concejo Municipal o Distrital adopte el plan, el Alcalde podrá adoptarlo mediante decreto", y. Que en razón a lo anterior, dice el POT *"el Concejo Distrital al no adoptar el proyecto de acuerdo de Plan de Ordenamiento Territorial, no cumplió con lo previsto en la norma toda vez que el propósito claro de la misma no es sencillamente que la Corporación adopte alguna o cualquier decisión respecto al proyecto de acuerdo, sino imponer la obligatoriedad de adopción del Plan, previas las modificaciones aprobadas por el Alcalde a que hubiere lugar"* y que en igual sentido se pronunció la Honorable Corte Constitucional en sentencia C-051 de 2001 mediante la cual se refiere al alcance y propósito la expresión "...sin que el concejo municipal adopte decisión alguna" contenida en el artículo 26 de la Ley 388 de 1997, estableciendo que ésta pretende, como lo quiso el Legislador, establecer el plazo máximo que tiene la Corporación Administrativa para adoptar el plan de ordenamiento territorial: *"En cuanto a la glosa formulada por el actor contra la posibilidad de que, si el concejo no aprueba el POT dentro del término legalmente señalado, lo haga el alcalde mediante decreto, carece también de fundamento, pues el trámite de aprobación de las normas de ordenamiento territorial es el municipio, en lo no regulado directamente por la Constitución, corresponde a la ley, y ésta bien puede señalar plazos a los órganos correspondientes, así como prever que unos cumplan extraordinariamente la función de otros si en dichos plazos no han desarrollado la actividad que les corresponde."* En otro aparte, la misma sentencia dice: *"La Corte encuentra que la aprobación del plan mediante decreto del alcalde cuando el respectivo concejo no ha hecho lo propio dentro del lapso que fija la ley, no quebranta*

el Estatuto Fundamental y, más bien, en los términos del artículo 2 de la Constitución, asegura el cumplimiento de los deberes sociales del Estado, promueve la prosperidad general y garantiza la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. Además, responde a los principios que identifican la función administrativa, según lo dispuesto en el artículo 209 de la Carta entre los cuales se encuentran precisamente los de eficacia, economía y celeridad, máxime cuando no se está pretermitiendo trámite alguno, pues, en la hipótesis de la norma, el concejo tuvo el tiempo necesario para pronunciarse y expedir el POT y, si no lo hizo, con su omisión mal pueden perjudicarse el municipio y la comunidad. Habiéndose cumplido entonces todos los trámites previstos en la Ley 388 de 1997 para la expedición del Plan de Ordenamiento Territorial es claro que su aprobación corresponde en primera instancia al concejo, organismo que está constitucionalmente facultado para reglamentar los usos del suelo y legalmente es quien debe hacerlo. Pero, vencido el plazo que la ley le ha concedido para este propósito sin que el concejo haya cumplido con la función asignada, en aras de no detener el desarrollo municipal el legislador ha habilitado al alcalde para que, mediante decreto expida el POT.” Es así como se decretó un 20 de Noviembre del 2001 el flamante Plan de Ordenamiento Territorial.

Es interesante que para la elaboración de tan importante documento no hubiese consenso entre las principales entidades gubernamentales de la ciudad. Muchas conjeturas pueden hacerse de este evento, tal vez una tradicional y muy común renuencia del Honorable Concejo Distrital a someter sus intereses particulares, o tal vez una negativa de la administración de aceptar el trabajo de coadministradores que les corresponde a los honorables concejales. El punto es que la ciudad contaría desde ese entonces con el mas extenso y profundo conjunto de normas urbanísticas que tenía desde su fundación, tal vez un poco tarde para los urgentes requerimientos de nuestra planificación urbana, pero allí estaba.

El Plan de Ordenamiento Territorial (en adelante POT) consta, como lo establece su artículo 4 de los siguientes documentos:

- *Síntesis del Diagnóstico.*
- *Componente General*
- *Componente Urbano, Componente Rural, Estrategias de Gestión y Financiación y Programa de Ejecución.*
- *Anexo Cartográfico.*

Es de interesante mención, que el POT se encuentra compuesto de un contenido normativo escrito y de un contenido normativo gráfico. Esta es una característica fascinante del Derecho Urbanístico, en el cual la norma deja de ser un conjunto de frases con sentido y pasa a ser un conjunto de líneas y dibujos contenidos en planos que expresan una regulación coherente. Es así como los planos oficiales del POT del anexo cartográfico contienen en su mayoría la descripción normativa específica de cada calle, cuadra y predio de la ciudad, y constituyen la carta de navegación de la construcción en la misma.

Entraremos a continuación a analizar el contenido del POT y su cumplimiento hoy 12 años después de su promulgación. Analizaremos algunos de sus capítulos para luego proceder a los planos de formulación.

3.1.1 PRIMERA PARTE

OBJETIVOS

En su primer capítulo el POT trata sobre los objetivos del mismo, haciendo la siguiente enumeración:

- 1. Integración Territorial*
- 2. Fortalecimiento e integración de la identidad cultural*
- 3. Integración de la dimensión ambiental al sistema construido del Distrito*

En este objetivo el Distrito plantea la necesidad de mejorar las condiciones ambientales de la ciudad, y dispone como estrategia la construcción y saneamiento del sistema de caños y lagunas de la ciudad, al igual que los diferentes espacios naturales con los que contamos. No hay que ser adivino sino que tan solo basta con echar un vistazo alrededor para notar que tal objetivo está distante de cumplirse. Otra estrategia planteada para este objetivo es la concerniente a las obras de mitigación de sedimentos aportados por el Canal del Dique a la bahía de Cartagena, obra de la cual con ansias aun esperamos de sus inicios.

- 4. Bienestar social y prosperidad colectiva*

Es este el punto de los objetivos que mas comentarios levanta entre los locales, precisamente por lo reflexivos que se convierten sus planteamientos hoy en día, una década después de expuestos.

Este objetivo establece como sus políticas:

- *Mejorar la infraestructura de soporte de los sistemas de salud y educación, recreación y vivienda.*
- *Mejorar la eficiencia y cobertura de los servicios públicos y privados domiciliarios de la ciudad.*
- *Promover programas de mejoramiento de los asentamientos humanos ubicados en suelo urbano y rural.*
- *Generar condiciones de equidad en cuanto a cobertura y accesibilidad, mediante la consolidación de una red integrada de transporte que permita la movilidad en el Distrito en condiciones de eficiencia, un tratamiento preferencial al transporte público en el uso de la malla vial terrestre y acuática, con criterios de seguridad, economía, e integración con la región.*

Este objetivo plantea sus estrategias divididas por sectores estratégicos, siendo los siguientes:

- ***En educación.***

Diseño de un programa de construcción de infraestructura, para mejorar las condiciones de los establecimientos actuales, como la edificación de los nuevos, necesarios para cubrir el déficit actual y futuro proveniente de las necesidades de los pobladores.

- ***En salud.***

Fomento con el sector privado de un programa de infraestructura en salud coherente con las necesidades actuales y futuras de la población.

- ***En servicios públicos domiciliarios y saneamiento ambiental.***

Ampliación de la cobertura y calidad de los servicios públicos, articulados al crecimiento de la ciudad, para garantizar el mejoramiento de la calidad de vida de la población. Definición de las áreas de protección relacionadas con la localización de infraestructura de servicios y sitios de disposición final de residuos, para prevenir riesgos y/o efectos nocivos sobre la salud.

Realización de campañas relacionadas con la vinculación de la ciudad a la recuperación y manejo de los cuerpos de agua naturales y los canales pluviales, orientadas a prevenir su utilización como sitios de vertimiento de basuras y otros residuos.

- **En vivienda.**

Implementación de un modelo participativo, efectivo y eficiente de planeación, construcción, mejoramiento y legalización de vivienda que permita ampliar su cobertura y la tenencia de la tierra.

Identificación de suelos y dotación de los servicios públicos domiciliarios necesarios, para ampliar la oferta destinada a la construcción de vivienda de interés social.

Aplicación de los instrumentos de planificación, gestión y financiación del desarrollo territorial de las áreas urbanizables del distrito y en el área de expansión, para cubrir la demanda actual y la proyectada.

- **En transporte público.**

Implementación de un sistema de transporte público colectivo multimodal, definido por rutas estructurantes y alimentadoras que articulen los sectores de la ciudad y los espacios de movilidad.

Definición de etapas para la puesta en marcha del sistema integrado de transporte, acorde con la capacidad de inversión del distrito y la vinculación del sector privado.

Diseño y puesta en marcha de un sistema de movilidad distrital.

En el punto concerniente a la vivienda, hay que destacar el logro en lo respectivo a la identificación de suelos y dotación de servicios públicos domiciliarios para la ampliación de la oferta de VIS. La administración de la alcaldesa Judith Pinedo, en alianza con entidades privadas como la fundación Mario Santodomingo lograron la incorporación de 190 Hectáreas de tierra para su desarrollo actual y futuro como zona de expansión y construcción de VIS. Teniendo en cuenta la escases de tierra disponible para la construcción en la ciudad y la falta de políticas de bancos de tierra a nivel nacional, este es un gran logro que de hacerse correctamente, podría solucionar gran parte del déficit de vivienda que históricamente ha padecido la ciudad. Otro asunto diferente es la calidad de desarrollo que se está llevando en ese lugar, el cual será objeto de análisis mas adelante.

Respecto a la estrategia de transporte público, escribir mas letras sobre el fracaso en el transporte público es llover sobre mojado.

3.1.2 DEL MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO EN EL DISTRITO DE CARTAGENA

En este capítulo en un par de artículos el POT plasma el modelo de ciudad que pretende. Es a nuestro parecer un tanto escaso en imaginación y se limita a prácticamente describir la forma en la que la ciudad ya se encontraba moldeada al momento de la expedición de este decreto, dictando unas meras propuestas para mejorar las condiciones en que se estaba haciendo tal desarrollo. No siendo esto poco, basta leer estos artículos para notar que es escaso lo que se ha construido de las pocas propuestas que incluye.

En su artículo 15, titulado “**El crecimiento de la ciudad en el modelo**” se expresa lo siguiente:

1. La localización de Población.

La población del distrito en el año 2011 se localiza en el suelo urbano y de expansión bajo los siguientes criterios:

- *Consolidar las zonas ya desarrolladas que cuentan con todos los servicios e infraestructura vial incrementar su ocupación **sin** poner en riesgo su funcionamiento integral.*

Este sencillo párrafo encierra a todas luces la única opción de crecimiento para Cartagena, la cual es la densificación. Por densificación se entiende el aumento de la densidad ocupacional de un espacio ya habitado, y es hoy en día el modelo de desarrollo mas ocionado para las grandes urbes del mundo, independiente de su disponibilidad de suelo de expansión o no. Es importante la aclaración que hace este artículo al decir “**sin poner en riesgo su funcionamiento integral.**” Ya que precisamente el riesgo latente el densificación de las ciudades, es el riesgo que se hace sobre el funcionamiento de las mismas. Este riesgo no es mas que la sobresaturación de la infraestructura pública vial, de servicios públicos y de espacio público de calidad, que ante una población mayor a la cual fue diseñado, colapsa.

Sobre este punto, la distribución de las densidades de construcción que se observan en los mapas oficiales se encuentra realizada de manera profesional. Estableciendo que en los barrios residenciales con poca infraestructura no se permita construcciones que desborden la capacidad de la misma, al igual que la limitación de construcción de multifamiliares. Este tema se tocará mas in extenso adelante.

- *Mejorar integralmente los barrios con desarrollos incompletos, mediante la dotación de servicios públicos y equipamientos.*

- *Desarrollar con vivienda de interés social, equipamientos, espacio público, protección ambiental y servicios públicos, las áreas urbanizables de la ciudad y los corregimientos.*
- *Generar nuevas oportunidades para la reubicación y aseguramiento de mejores condiciones de vida para residentes en zonas identificadas con fenómenos que puedan ocasionar amenazas naturales y/o riesgos tecnológicos.*
- *Fomentar la ocupación residencial, de la zona histórica sin que se pierda la posibilidad de albergar actividades comerciales y complementarias.*
- *Orientar los nuevos proyectos de vivienda hacia el nor-oriente de la ciudad actual, en torno a la Ciénaga de la Virgen, en estrecha articulación con la ampliación de todos los servicios públicos y la dotación del equipamiento y espacio público.*

2. La localización de las Actividades Económicas en el Modelo.

La localización de las actividades económicas existentes en la ciudad construida se consolida en el modelo, de acuerdo con los distintos ámbitos geográficos del territorio, así:

- *La actividad turística y comercial se recupera en los barrios de Bocagrande y el Laguito, y en la zona norte de la Ciénaga de la Virgen; en esta última se complementa con actividades recreativas y equipamiento deportivo.*
- *En la Bahía de Cartagena desde Manga a Pasacaballos las actividades portuarias e industriales fortalecidas por el corredor logístico que las integra. Se habilita un área de expansión urbana para uso industrial en Mamonal, una vez se ocupen las áreas del territorio, disponibles actualmente para el desarrollo de esta actividad.*
- *En el territorio insular de Barú y Tierrabomba las actividades turísticas y culturales enmarcadas en el desarrollo sostenible de la isla.*
- *La actividad comercial se consolida y se desarrolla de forma desconcentrada mediante las centralidades urbanas*

Se incentiva el desarrollo de los sectores primarios y la integración regional, mediante el fortalecimiento de...

Por centralidades urbanas, se entiende espacios dentro de las ciudades donde sus habitantes pueden encontrar todos los servicios básicos para el desarrollo de sus

actividades sin tener que desplazarse a sitios lejanos de la misma, este concepto lo desarrolla más ampliamente en el artículo 16 el POT

Se prioriza la conservación del patrimonio cultural inmueble y de los recursos naturales como elementos de identidad de la ciudad y fortaleza para el desarrollo de actividades sostenibles.

“ARTICULO 16: LAS CENTRALIDADES URBANAS

1. Centro o Centralidad Primaria de la Ciudad

Constituida por la ciudad fundacional denominada Centro Histórico. Comprende en su territorio el sistema de suelo protegido histórico con sus monumentos, espacio público, áreas comerciales e institucionales y barrios residenciales. Comprende también Chambacú, el barrio El Espinal, el Castillo de San Felipe y su entorno. Alberga las Lagunas de San Lázaro y Chambacú. Esta centralidad se fortalece como el elemento cultural y lúdico para los ciudadanos en primer lugar, y también para los visitantes. Se disminuyen sus funciones administrativas institucionales en función de la descentralización territorial de las mismas. Las acciones están orientadas a mejorar la dotación de espacios públicos para la movilidad del peatón, tanto al interior del mismo como en sus bordes; a disminuir la presión del transporte público, a renovar su entorno urbano y a conservar y recuperar los inmuebles patrimoniales que forman parte del mismo y de su periferia histórica.

2. Nueva Centralidad Zona Caribe-Santa Rita.

Se constituye a partir de la descentralización de la administración distrital y la localización de la gerencia comunera de la Zona Caribe. Incluye la construcción de una plaza cívica que integra a través de una alameda la zona institucional y cultural existente, áreas de actividad recreativa y el entorno del mercado público de Santa Rita, actividad terciaria que consolida la centralidad.

Respecto a esta centralidad, si bien es cierto que efectivamente se construyó la plaza cívica que integra la zona institucional, cultural y recreativa existente, no es mucho lo que se puede decir sobre el efecto de centralidad que generó en su entorno, aun es necesario para los habitantes de los barrios aledaños tener que desplazarse fuera de su sitio para servicios bancarios entre otros, precisamente por la carencia de estos a su alrededor. El

mismo mercado de Santa Rita no atrae siquiera las ventas al pormenor de la zona, estando en la actualidad en un casi estado de abandono.¹²



Centro Administrativo Santa Rita

3. Nueva Centralidad Comercial Los Ejecutivos - La Castellana – la Plazuela.

Se refiere a la consolidación de las actividades generadas por los centros comerciales La Castellana, Los Ejecutivos y La Plazuela, la cual debe reforzarse con actividades institucionales, administrativas y financieras descentralizadas integradas a los servicios comerciales existentes. Se articula la Unidad Deportiva conformada por los estadios de fútbol, béisbol, softbol, la Plaza de Toros y otros equipamientos deportivos. Así mismo se establecen los accesos desde la vía perimetral, su articulación con la Avenida Pedro de Heredia y con el espacio público generado por la ronda del Canal de Chepa.”

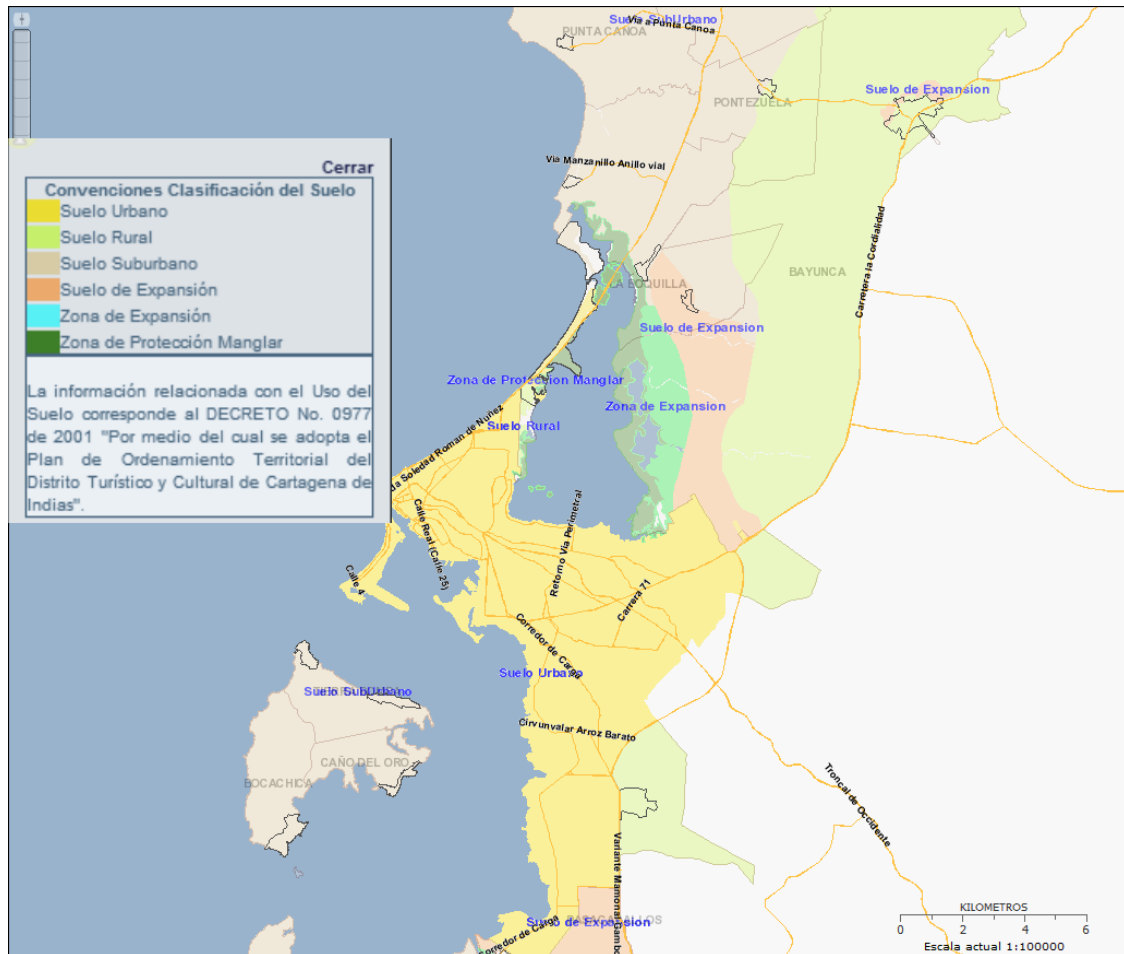
Esta es una centralidad formada por la ley de la oferta y la demanda, mas que por la acción planificada de las autoridades locales. En los últimos 15 años el corredor comprendido entre el Centro Comercial Los Ejecutivos y el Centro Comercial La Plazuela se ha convertido en un centro alternativo para la ciudad, en el cual es posible encontrar diferentes oficinas para el servicio de los alrededores. Respecto a la Unidad Deportiva y a los accesos desde la perimetral, es importante anotar que gracias a la intervención del gobierno central en los Juegos Centroamericanos y del Caribe, se logró la articulación de la Unidad Deportiva y su vinculación un tanto improvisada con la Vía Perimetral.

¹² <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/en-cartagena-mercado-de-santa-rita-se-cae-pedazos-77376>

3.2 SEGUNDA PARTE

DE LOS CONTENIDOS ESTRUCTURALES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

En este espacio el POT establece las áreas de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos del Distrito, las de riesgo y las de protección de patrimonio, al igual que la clasificación del suelo



Como áreas especiales de protección enumera las siguientes:

1. Parque Nacional Natural – Corales del Rosario y San Bernardo.
2. Parque Forestal y Zoológico Cacique Dulio.
3. Cerro de la Popa.
4. Lomas de Albornoz y Cospique.
5. Parque de Henequén.
6. Parque Distrital Ciénaga de la Virgen .
7. Bahía de Cartagena
8. Parque Lineal del Sistema de Caños y Lagunas Interiores.
9. Areas protectoras del Sistema Hídrico

10. Zonas de manglar.

11. Franja de Playa Marítima

Respecto a estos espacios, el **artículo 26** dice tajantemente que *“Los suelos ubicados dentro de cada una de estas unidades, no podrán ser motivo de acciones urbanísticas y por lo tanto en ningún momento podrán ser objeto de procesos que conlleven a la ubicación de actividad residencial.”*

Mapa de uso de suelos

El POT de aquí en adelante sigue su división en capítulos, los cuales analizaremos en detalle dando prioridad a los más trascendentales para la ciudad. Razón por la cual no todos los catorce capítulos serán incluidos.

CAPITULO IV

3.2.1 DETERMINACIÓN Y UBICACIÓN DE ZONAS DE RIESGO PARA LA LOCALIZACIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.

En este capítulo se describe a las áreas de riesgo, como aquellas “en las que ocurren o pueden ocurrir fenómenos naturales con capacidad de generar emergencias, desastres o eventos catastróficos en asentamientos humanos establecidos o que pudieran ser ocupados, o que debido a acciones antrópicas puedan originar la alteración de las condiciones naturales que propicien el desarrollo de eventos que impliquen probabilidad de daño a la salud y/o los bienes de las personas de los asentamientos allí ubicados.”

Establece siete clasificaciones de riesgo, las cuales son:

1. SUSCEPTIBILIDAD A LA INUNDACION
- 2 .RIESGO POR FENOMENOS DE REMOCIÓN EN MASA.
3. EXPANSION DE LOS SUELOS.
4. AMENAZA POR FENOMENOS SISMICOS.
5. AMENAZA DE DIAPIRISMO – VOLCANISMO DE LODOS.
6. SUSCEPTIBILIDAD A LA LICUACION DE SUELOS.
7. SUSCEPTIBILIDAD A LA EROSIÓN COSTERA.

Considera el POT dentro de cada una de estas situaciones, una escala de susceptibilidad alta, moderada y baja, y establece los espacios geográficos dentro de la ciudad que se

encuentran en cada una de las categorías. Junto con las mencionadas descripciones, este capítulo establece parámetros que prohíben en muchos casos la construcción en las áreas de riesgo hasta que sean desarrolladas obras y estudios al respecto, pero vemos que hasta el día de hoy no se cumple la mencionada orden, mientras continúan proliferando construcciones ilegales en zonas de alto riesgo, siendo los mas afectados los habitantes de escasos recursos que se ven forzados a habitarlas.

3.2.2 CAPITULO V DE LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO DISTRITAL

Esta clasificación se da dentro del marco de la ley 388 de 1997 y es la siguiente:

1. SUELO URBANO

Constituyen el suelo urbano del Distrito de Cartagena, todos los suelos de la ciudad construida que cuentan actualmente con infraestructura vial y redes primarias de servicios públicos domiciliarios, se incluyen en esta categoría las zonas con procesos de urbanización incompletos. Esto, de acuerdo con el perímetro sanitario determinado por el Distrito.

2. SUELO DE EXPANSIÓN URBANA

Constituido por la porción del territorio municipal destinada a la expansión urbana, que se habilitará para el uso urbano durante la vigencia del plan de ordenamiento, según lo determinen los Programas de Ejecución. La determinación de este suelo se ajustará a las previsiones de crecimiento de la ciudad y a la posibilidad de dotación con infraestructura para el sistema vial, de transporte, de servicios públicos domiciliarios, áreas libres, y parques y equipamiento colectivo de interés público o social. Dentro de la categoría de suelo de expansión podrán incluirse áreas de desarrollo concertado, a través de procesos que definan la conveniencia y las condiciones para su desarrollo mediante su adecuación y habilitación urbanística a cargo de sus propietarios, pero cuyo desarrollo estará condicionado a la adecuación previa de las áreas programadas

3. SUELO RURAL

Constituyen esta categoría los terrenos no aptos para el uso urbano, por razones de oportunidad, o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas.

4. SUELO SUBURBANO

Constituyen suelo suburbano del distrito las áreas ubicadas dentro de su suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y las formas de vida del campo y la ciudad, diferentes a las clasificadas como áreas de expansión urbana, que pueden ser objeto de desarrollo con restricciones de uso, de intensidad y de densidad, garantizando el autoabastecimiento de servicios públicos domiciliarios, de conformidad con lo establecido en la Ley 99 de 1993 y en la Ley 142 de 1994

5. SUELO DE PROTECCIÓN

Constituido por las zonas y áreas de terreno localizados dentro de cualquiera de las anteriores clases, que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.

3.2.3 CAPÍTULO VI

DE LA RESERVA DE AREAS PARA LA CONSTRUCCION DE REDES PRIMARIAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE SERVICIOS PUBLICOS.

Este capítulo aborda, la disponibilidad y expansión de las redes de servicios públicos y de transporte de la urbe, tomando como referencia el estado de cobertura de la ciudad en ese momento y los puntos en los que se debería trabajar en los años siguientes.

Al respecto podemos decir que las metas en cuanto a alcantarillado y acueducto, si bien se demoraron, se han cumplido casi a cabalidad, en especial en el tema del Plan maestro de Alcantarillado de la ciudad, y el anhelado Emisario Submarino de disposición final de aguas servidas

El POT en su artículo 60 afirma que "... el suelo urbano del Distrito cuenta con las redes primarias de servicios, por tanto no se reservan áreas para tal fin."

Un punto interesante es el hasta ahora esquivo cumplimiento del artículo 65 referente a las antenas de telecomunicaciones, en el cual se prohíbe las instalaciones de antenas en el Cerro de la Popa, y además se establece que el distrito tiene la obligación de retirar las

ya existentes, pero como salta a la vista las antenas siguen en su lugar. Tampoco el Distrito ha realizado los estudios para la definición de áreas para la localización de nuevas antenas.



Antenas en Cerro de La Popa

Este capítulo contiene varios subcapítulos importantes correspondientes a la normatividad a aplicar en la infraestructura de la ciudad, que corresponden por primera vez desde los días de la colonia que se establece condiciones específicas de las calles de la ciudad como norma.

3.2.3.1 SUBCAPITULO I

SISTEMAS DE COMUNICACION VIAL ENTRE EL AREA URBANA Y RURAL Y SU ARTICULACION CON LOS RESPECTIVOS SISTEMAS REGIONALES.

En este aparte se establecen los parámetros a las intervenciones que a futuro debería hacerse sobre el sistema vial primario, dentro de este se incluye la Avenida Pedro de Heredia, la cual tiene reglamentada su construcción con separadores de ancho mínimo de 2.00 metros y andenes de lado y lado de 3.00 metros de ancho mínimo (artículo 71). Este es el parámetro que se estableció para el planteamiento de la construcción de las troncales de Transcaribe, en el cual basta un recorrido de una par de cuadras para observar que los andenes van desde los que cumplen los tres metros (escasos), hasta los que a duras penas superan el metro de ancho y se encuentran atravesados por postes de redes de servicios que lo reducen aun mas. Esto sin mencionar los separadores centrales que en algunos casos como frente a la Villa olímpica virtualmente no existen.



Ejemplo de Andén de menos de 3 metros Av. Pedro de Heredia

De igual forma se estableció para la Transversal 54 (Avenida del Bosque) un separador central de dos metros de ancho mínimo y andenes de cinco metros más ciclo vía de 2 metros. Esta vía recién fue reconstruida por un consorcio al cual no se le exigió por parte de ningún ente distrital el cumplimiento de lo anteriormente mencionado, por lo cual a pesar de haber en la mayoría del recorrido de la vía el espacio para hacerlo sin afectar espacio privado no se hizo.

Otro ejemplo de una vía recién construida en la cual no se cumplió lo establecido en la norma, es la vía principal de Barú, para la cual se estableció en la norma (artículo 71) andenes de 3.00 metros de lado y lado de la vía, mas una cicloruta en todo el recorrido.



Via Barú sin andenes

Otro subcapítulo importante es el correspondiente al del Sistema integrado de Transporte Masivo en el cual se establecen los parámetros en que se desarrollaría. Es importante mencionar que como consta el informe presentado por la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias en Diciembre de 2010, existía contemplada la elaboración de un plan parcial especial para los bordes de la vía el cual no fue elaborado. Peor aún, debido

a las demoliciones parciales que hubo lugar para la ampliación de la vía en algunos tramos se han hecho remodelaciones a edificios que no han contado en su momento con los correspondientes permisos emitidos por las entidades encargadas para tal fin, lo peor de esto es que es a la vista de las autoridades locales sin que se tomen cartas en el asunto y en contravía del desarrollo urbanístico local.

3.2.4 CAPITULO VII

DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DEL ESPACIO PÚBLICO.

Este capítulo contiene un mapa de ruta de los espacios donde el distrito debía desarrollar los nuevos espacios verdes y espacio público.

Es importante resaltar, que según el artículo 14 del decreto 1504 de 1998, el espacio público efectivo mínimo por habitante, que corresponde al espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas, debe ser de 15m², esto en consonancia con lo establecido por la Organización Mundial de la Salud, que recomienda entre 10 y 15 mt² de área verde por habitante para el desarrollo de ciudades sostenibles¹³. Pero para la ciudad de Cartagena la situación es muy diferente, la tasa de metros cuadrados de espacio público por habitante es de 7.01 a fecha de 2010¹⁴, lo cual está por debajo del estándar mínimo recomendado. Y si vamos a las cifras de espacio verde por habitante de la ciudad, la cifra es aun mas preocupante, ya que Cartagena cuenta con 0.5 m² por habitante, 9.5 mt² por debajo de lo recomendado¹⁵ y Según la OMS el agrupamiento de las viviendas en zonas verdes y el fomento de vías peatonales mejoran la calidad del aire y estimulan la actividad física, al tiempo que reducen las lesiones y los efectos de la isla de calor urbana¹⁶

ARTICULO 151: LOCALIZACIÓN Y SUBSISTEMAS.

Este artículo especial trata sobre la localización de la red de ciclovías que se debió construir durante la vigencia del POT.

¹³ <http://www.usbcartagena.edu.co/noticias/765-sonando-con-una-cartagena-verde-proyecto-ambiental-de-la-universidad-de-san-buenaventura->

¹⁴ Cartagena Como Vamos INDICADORES TÉCNICOS DE ESPACIO PÚBLICO E INFRAESTRUCTURA VIAL 2010

¹⁵ <http://www.usbcartagena.edu.co/noticias/765-sonando-con-una-cartagena-verde-proyecto-ambiental-de-la-universidad-de-san-buenaventura->

¹⁶ Organización Mundial de la Salud. La salud en la economía verde. Los co-beneficios de la mitigación al cambio

climático para la salud. Sector de la vivienda. Véase la siguiente dirección electrónica:
http://www.who.int/hia/hgebrief_house_sp.pdf.

El mencionado artículo dice lo siguiente: “La localización del sistema de ciclovías deberá hacerse teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores. Para tal efecto la Secretaría de Planeación Distrital deberá adelantar los estudios correspondientes. El Plan solamente considera las ciclovías principales y su localización es preliminar, así:

1. CICLOVÍA BAHÍA Y FRENTE LITORAL.

a. Circuito de Bocagrande, Castillo Grande y el Laguito. Inicia en la carrera 2, intersección No 2, continua a lo largo de la carrera 2 hasta la Calle Nariño o 10 de Bocagrande; cruza en dirección de la bahía interna hasta encontrar la carrera 6 o avenida Girardot, continua por el paseo peatonal a todo lo largo por todo el borde de la bahía hasta la carrera 14 de Castillo Grande, cruza la carrera 14 hasta encontrar la calle 15, toma la calle 5 hasta encontrar la carrera 7, cruza hacia el borde de agua y toma todo el borde de agua hasta el Laguito y la esquina del hotel Hilton, toma dirección sur hasta encontrar el borde de agua del Laguito, toma dirección norocidente hasta la carrera primera y toma la carrera primera hasta empatar con la carrera primera de Bocagrande y por toda la carrera primera de Bocagrande por el borde de la playa hasta el punto de partida.

b. Circuito del Frente litoral. Comienza en la intersección de Seguros Bolívar, sigue en dirección noreste por el borde occidental de la Av. Santander hasta encontrar el anillo vial y continua hasta La Bocana.

2. CICLOVÍA DE LA CIÉNAGA DE LA VIRGEN. Bordea toda la ciénaga de La Virgen. Comienza en la Bocana, continua con el anillo vial hasta la intersección 14E en Tierra Baja, toma la ruta de la Avenida del Caribe en el borde oriental de la Ciénaga de la Virgen hasta encontrar la Variante de la Ciénaga y toma esta vía por el borde de agua hasta llegar al sitio de partida en La Bocana.

3. CICLOVÍA DE LOS CAÑOS Y DE MANGA.

a. Isla de Manga Inicia en el Cordón de San Lázaro, intersección 4C, continúa por el borde del cuerpo de agua pasando por debajo del Puente Román, toma el descenso del Puente y luego la avenida del mismo nombre para empalmar con la Avenida Miramar, al borde de la bahía de Cartagena; continúa bordeándola hasta la calle Colonia Primera y continua por ella hasta encontrar la quinta avenida de Manga y sigue bordeando la isla de Manga por la Ciénaga de Las Quintas hasta encontrar nuevamente el punto de partida.

b. Ciénaga de las Quintas – Caño Juan Angola. Comienza en el Puente Bazurto en el barrio Martínez Martelo, continua por la margen oriental de las ciénagas de las Quintas o Av. del Lago hasta encontrar la Calle Real del Espinal, continua por esta calle toma la carrera 14 hasta la calle de las Carretas de Papayal. Toma la vía paralela al caño Juan Angola y la recorre toda, para luego retornar por la misma ruta. Alcaldía Mayor de

5. BARRIO POLICARPA HASTA CARRETERA DE LA CORDIALIDAD.

a. Policarpa – Cordialidad Comienza en intersección N°42 del barrio Policarpa, toma la vía V3 del Plan vial o zona de protección de la vía de alta tensión, recorre todo el alineamiento de esta línea hasta llegar a Corelca cruzando el barrio Mandela, bordea el predio de Corelca hasta llegar a la Av. Pedro de Heredia, cruza esta Avenida y continua por toda la zona de protección de la línea de alta tensión hasta encontrar la carretera de la Cordialidad en la intersección 46.

b. Tramo Barrio Bellavista - Mandela.

Comienza en la carretera Mamonal barrio Bellavista en la intersección N°41, toma dirección oriente por la calle 7 atravesando el barrio 20 de Julio encuentra la carretera de Arroz Barato en la intersección N°40, toma la nueva vía que va a Mandela y bordea esta zona urbanizada hasta encontrar la ciclovía anterior .

7. CICLOVIAS EN PARQUES LINEALES

a. Barrio el Socorro -Variante de la Ciénaga de la Virgen. Parte del barrio Socorro cruza y toma el alineamiento del canal San Pedro hasta encontrar la Ciénaga de La Virgen.

b. Club de Telecom - Canal Chapundum - Ciénaga de La Virgen. Se inicia en el club de Telecom continua todo el alineamiento del canal Chapundum hasta encontrar la Ciénaga de La Virgen.

c. Club de Telecom – Canal Calicanto - Ciénaga de Tesca. Toma el alineamiento del canal Calicanto hasta encontrar la marginal de la Ciénaga de La Virgen.

8. CICLOVIAS EN LA ZONA NORTE

a. Litoral Zona Norte. A lo largo de la vía que conecta Manzanillo con Punta Canoa.

b. Anillo Vial. A partir de la intersección del anillo vial y Tierra Baja se programa un sistema

Del anterior sistema de ciclovías, tan solo fueron construidas las ciclorutas correspondientes al borde de la ciénaga de la Virgen, ni siquiera las correspondientes a las del sector turístico.

De aquí en adelante el POT trata una variedad de situaciones que van desde el transporte acuático, hasta la conservación del patrimonio, capítulo en el cual se ahonda con particular énfasis. Al respecto el POT establece un amplio conjunto de normas para la conservación de las tipologías de las viviendas históricas y de su entorno, regula los espacios modificables y construibles en el Centro Histórico y los monumentos de su periferia. Además de establecer un catálogo preciso de las edificaciones mas valiosas por su contenido estético e histórico.

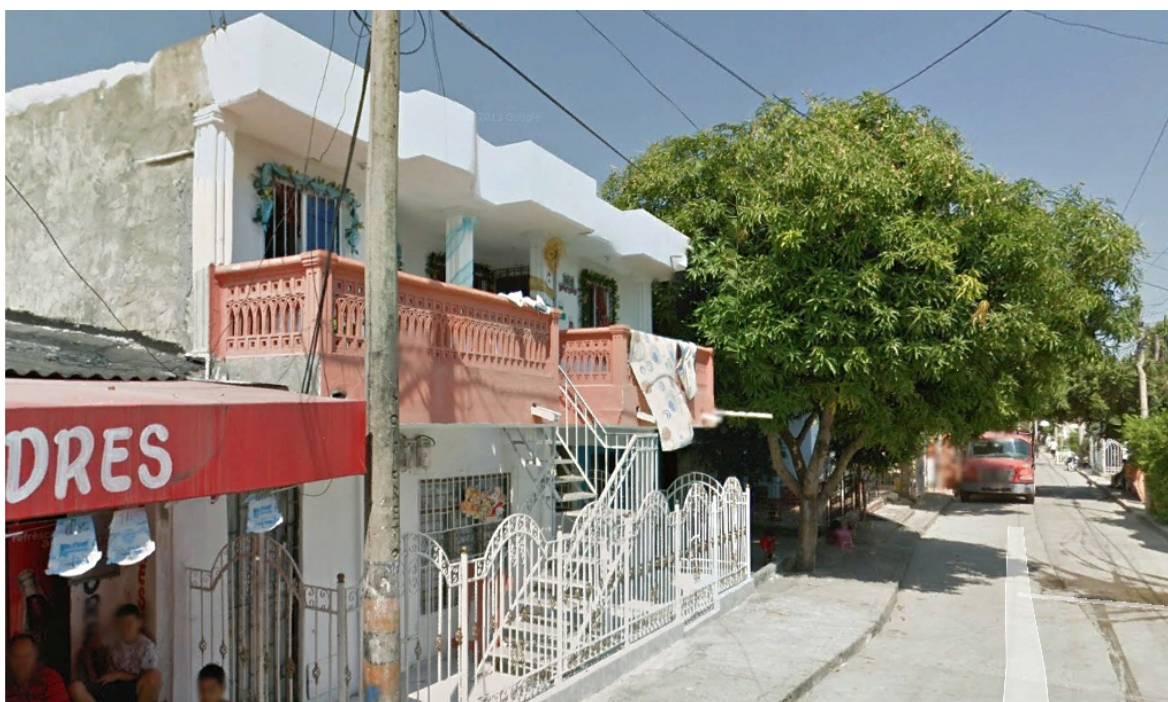
A continuación haremos un estudio de la zonificación de actividades establecida por los mapas oficiales del POT, los cuales establecen el modelo de ciudad que en teoría debe llevarse a cabo y algunos ejemplos de violaciones a la norma.

3.3 USOS RESIDENCIALES DE SUELO SEGÚN POT

RESIDENCIAL TIPO A

Este es el Residencial destinado a la construcción de vivienda unifamiliar y bifamiliar, no permite la construcción de multifamiliares, ni de edificios de más de dos pisos de altura¹⁷, y además exige la construcción de parqueaderos. Pero es usual encontrar en sitios con esta clasificación, edificaciones multifamiliares, las cuales no solo no están en sitio prohibido para tal fin, sino que no cumplen con los estándares mínimos que se exige para ese tipo de construcción, los cuales aportan condiciones básicas para la vivienda. Esto tiene como consecuencia la sobrepoblación de barrios que no cuentan con la infraestructura para soportar una mayor población, sin hablar de los vehículos que se añaden y que no cuentan con espacios de parqueo suficiente.

En la siguiente imagen se puede apreciar un ejemplo de edificación multifamiliar en un barrio de clasificación, residencial Tipo A (Barrio San Fernando)



RESIDENCIA TIPO B

¹⁷ Cuadro de Uso N°1 Plan de Ordenamiento Territorial

Esta clasificación si permite la construcción de edificaciones unifamiliares, bifamiliares y multifamiliares, pero para este último requiere un frente mínimo sobre la vía de 16 metros lineales y un altura máxima de 4 pisos¹⁸. También es común observar en barrios con esta clasificación en los cuales se construyen multifamiliares en lotes con menos de 16 metros de frente y con mas de cuatro pisos, como el que se observa a continuación en el Barrio Armenia.



RESIDENCIAL TIPO C Y D

Estos usos permiten la construcciones de unifamiliares, bifamiliares y multifamiliares al igual que el residencial tipo B, con la diferencia que el residencial tipo C requiere un frente mínimo sobre la vía de 20 metros lineales, y el residencial tipo D requiere 25 metros. No tiene un límite de altura en pisos establecido, este depende del índice de construcción que tenga cada lote, es decir, entre mayor sea el tamaño del lote, mayor puede ser la altura que este alcance. De igual manera exige un retiro desde la vía para multifamiliares de 9 metro lineales¹⁹.

Al igual que en las clasificaciones anteriores, en este caso se ven rampantes violaciones a la norma, en barrios como La Castellana, El Recreo es usual ver multifamiliares que no cumplen ni con el frente mínimo o con los retiros de antejardín, tal como es el caso del edificio que se encuentra en la imagen siguiente, el cual se encuentra en el barrio Chipre y que tampoco cumple con los parqueaderos que se exigen, los cuales son uno por cada 100 metros cuadrados de construcción²⁰.

¹⁸ Cuadro de Uso N°1 Plan de Ordenamiento Territorial

¹⁹ Ibíd.

²⁰ Ibíd.



Estas clasificaciones (Residencial Tipo C y D) también tienen especificaciones sobre el área mínima que deben tener los espacios habitables dentro de las unidades residenciales, la vigilancia de cumplimiento de estas normas es menos sencilla, pero es común observar en toda la ciudad, habitaciones realmente pequeñas, con áreas menores a las establecidas por la norma. El tema de los parqueaderos es otro tema ampliamente olvidado, y es a todas luces uno de los que mas problemas ocasiona, debido al acelerado aumento del parque automotor de la ciudad²¹

4 INSTITUCIONES URBANÍSTICAS DEL DISTRITO

El decreto 1469 de 2010, estableció el procedimiento por el cual se expiden en Colombia las licencias de construcción en sus distintas modalidades, al igual que reglamenta las mismas.

Este decreto incluye la figura de los Curadores Urbanos, la cual fue creada mediante el Decreto-Ley 2150 de 1995 (Supresión de Trámites), con base en las facultades otorgadas por el Congreso de la República en la Ley 190 de 1995. Posteriormente la Ley 388 de 1997 lo reglamentó y de conformidad con el artículo 101 de la mencionada ley se estableció que el Curador urbano es “un particular encargado de estudiar, tramitar y expedir licencias de urbanismo o de edificación, en las zonas o áreas de la ciudad que la administración municipal le haya determinado como de su jurisdicción.

²¹ Periódico el Universal, Sección Económica 10 de Agosto de 2011

La Curaduría Urbana implica el ejercicio de una función pública para verificación del cumplimiento de las normas urbanísticas y de edificación vigentes en el distrito o municipio a través del otorgamiento de licencias de urbanizaciones y construcción”²²

Respecto a la naturaleza de esta institución, la Sala de Consultas del Consejo de Estado, emitió el siguiente concepto:

“los curadores urbanos son particulares que colaboran en las atribuciones municipales mediante el ejercicio de un poder legal de carácter administrativo...”²³

Vemos entonces que la función de otorgar permisos de construcción se encuentra en cabeza de una figura única del Derecho Colombiano, los curadores por disposición legal la jurisdicción de los curadores “comprende la totalidad del territorio del municipio o distrito, salvo aquellas áreas que se señalen en las normas urbanísticas y en el Plan de Ordenamiento Territorial como no aptas para la ejecución de actuaciones urbanísticas o que tengan expresamente restricciones especiales”²⁴. En Cartagena esta potestad se extiende a toda la ciudad y está a cargo de dos Curadurías Urbanas.

La función de estas entidades se limita exclusivamente a la emisión de licencias de acuerdo a la normatividad de cada distrito o municipio, en este caso el POT, sin que esté dentro de sus funciones el control y vigilancia de las construcciones que se realicen con o sin los permisos correspondientes. Para tal fin se encuentra las respectivas oficinas de Control Urbano, cuyo superior jerárquico es la Secretaría de Planeación Municipal, cuya creación se dio desde el Departamento de Planeación Municipal DEMUPLAN y fue creado mediante el Decreto Extraordinario No.272 del 30 de julio 1987, bajo el gobierno del Dr. MANUEL DOMINGO ROJAS mediante el cual se le dio facultades para actuar como máxima instancia en el ámbito municipal, adscrito al Despacho del Alcalde y como Entidad consultiva del Concejo Municipal de Cartagena, dándole la responsabilidad de:

1. Formular y elaborar el Plan de Desarrollo Municipal con la cooperación directa de las Instituciones Municipales, observando las alternativas de crecimiento, evolución económica, social, ecológica y física de la ciudad incluida sus áreas rurales.
2. Participar en el Plan Municipal de Inversión Pública, debido a que es instrumento básico para la implementación del Plan.
3. Emitir conceptos favorables sobre el cumplimiento de los requisitos legales y la distribución de los recursos anuales destinados a la inversión pública y el fomento socio-cultural de la población.

²² Las Curadurías Urbanas, Daniel Baptiste y Jose David Lora, Facultad de Derecho Universidad Javeriana

²³ Consejo de Estado, Sala de Consulta, Concepto 1309 del 00/12/07, Magistrado Ponente Augusto Trejos Jaramillo

²⁴ Artículo 77 Decreto 1469 de 2010

Esta Secretaría ha tenido muchos cambios, estos obedecen a los cambios político administrativo de los gobiernos anteriores.

El primer Jefe del Departamento de Planeación fue el Dr. GREGORIO CABRERA GARCIA.²⁵

En este proceso se crea durante el gobierno de Manuel Domingo Rojas año 1988, la Secretaría de Obras Públicas, que se genera en la Subdivisión del Departamento de Planeación Municipal.

En el año 1994 siendo Alcalde el Dr. GABRIEL ANTONIO GARCIA ROMERO, se dio una Macroreforma, donde fue creada la Secretaría de Planeación Municipal y la Superintendencia de Control Urbano, que se genera en la subdivisión de la primera en funciones y funcionarios, destinadas esto fue a cumplir la misión de Control a las diferentes Alcaldías Menores, creadas en esta administración.²⁶

Continuando con el proceso, la administración del Alcalde GUILLERMO PANIZA RICARDO, elimina la Superintendencia de Control Urbano, la cual había descentralizado las funciones de control a las Alcaldías Menores, que de igual forma desaparecieron. Se reestructura la Secretaria de Planeación Distrital y se crea la Secretaría de Control Urbano, que reunió los funcionarios de la Superintendencia de Control Urbano.

En el año 2001, durante la administración del Dr. CARLOS DIAZ REDONDO, en el proceso de reestructuración a la Secretaria de Planeación Distrital con sus Divisiones de Sistema de información Geográfico, Inversión pública y División de Desarrollo Urbano, se le fusiona la Secretaría de Control Urbano, como una Dirección, Lo cual funciona así hasta la fecha mejorando algunos subprocesos como lo son Verificar que los establecimientos comerciales ejerzan su actividad de acuerdo al uso del suelo establecido en el POT, Delimitar la propiedad privada del espacio público y a la vez se vinculo a la ciudadanía en el ejercicio del control a la normas urbanísticas.

En este proceso la Dirección de Control Urbano, atiende como segunda instancia los procesos que se generan en las Alcaldías Locales, con los funcionarios asignados al Control de Obras.²⁷

Vemos entonces que la entidad encargada de ejercer el control y garantizar el cumplimiento de la normatividad urbanística en la ciudad es la oficina de Control Urbano, su labor es el encargarse de hacer cumplir la normatividad existente. Lastimosamente por razones discutibles, en la ciudad es obvia la falta de control de este ente, tanto que en las propias vías principales de la ciudad, a la vista de todo el mundo, se violan a diario

²⁵ Reseña histórica de oficina de Planeación Distrital, publicada 01 Marzo 2013

²⁶ *Ibíd.*

²⁷ *Ibíd*

las normas urbanísticas de la ciudad sin que se hagan cumplir las sanciones que para esos casos están previstas.

CONCLUSIONES

Como hemos visto en este documento, desde los inicios de la ciudad hasta nuestros días, se han promulgado un gran número de normas urbanísticas las cuales han tenido algo en común, fueron establecidas con posterioridad a los procesos de formación física de la ciudad, es así como las primeras normas surgieron cuarenta años después de fundada la misma, y las modernas normas aparecieron luego de que la ciudad había abarcado casi toda la planicie entre el Cerro de la Popa y las estribaciones de las lomas de Turbaco y se encontraba completamente configurada en sus redes de transporte y relaciones socioeconómicas.

Según informe presentado por la Dirección de Control Urbano, el 44% de los inmuebles de Cartagena viola las normas urbanísticas,²⁸ lo cual genera gran preocupación. Habría que preguntarse si es que violar la norma es un pasatiempo cartagenero, o si tan solo es producto de una desinformación general por parte de los ciudadanos, auspiciada por la poca promoción de las autoridades encargadas. A nuestra apreciación es una mezcla de ambos.

No significa lo anterior que las normas existentes sean ya inoperantes o impertinentes, por el contrario es ahora en medio del caos que vivimos que más se necesitan para evitar un colapso en nuestra ciudad y remediar en lo posible los efectos de años perdidos sin planeación de la misma.

Existe la idea generalizada en la ciudad, de que las normas propias son laxas o permisivas, o que entidades como las curadurías son ineficientes en el control de las construcciones ilegales, pero lo cierto es que nuestras normas si bien no son perfectas, podemos ver de una lectura profunda, que sí son completas y de elaboración técnica. Respecto a la función de las Curadurías y su funcionamiento, vemos de manera clara que su función es meramente técnica en la interpretación de la norma, y que para nada es su función vigilar las construcciones, sino limitarse a otorgar o no licencias basadas en una norma ya preestablecida.

Por el contrario, la función de la administración local a través de la Secretaría de Planeación, y su división de Control Urbano, si que demuestran falencias en su funcionamiento. Basta simplemente dar un vistazo a las construcciones ilegales que se

²⁸ Periódico El Universal, sección Cartagena 22 de octubre de 2010

presentan en las vías principales para darse una idea de lo que sucede al interior de los barrios en las calles menos transitadas. Además, tristemente reina la percepción de corrupción en el trámite de vigilancia e imposición de multas por parte de funcionarios de Control Urbano.

Es necesario, que a puertas de promulgarse un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial se cree conciencia sobre la importancia de este tema, las facultades de Derecho de la ciudad deben tomar la iniciativa de esto. De las nueve facultades existentes en la ciudad, tristemente ninguna cuenta con materias o contenidos en sus pensum sobre este tema, y si bien es cierto que el urbanismo es una ciencia interdisciplinar, no lo es menos que el Derecho es un pilar para el mismo.

Nuestra invitación es a despertar un interés por un tema que tanto nos afecta pero que tan poco se estudia. Agradecemos su lectura y esperamos haber sembrado en usted un espíritu urbanista.

BIBLIOGRAFÍA

José Pablo Martínez Gil, El derecho urbanístico Biblioteca Virtual UNAM

Pedro Pablo Morcillo Dossman, Derecho Urbanístico Colombiano, Editorial Temis

Cartagena en el siglo XVI, Haroldo Calvo Stevenson, Adolfo Meisel Roca Ed. Banco de la República.

Las Fortificaciones de Cartagena de Indias, Rodolfo Segovia Salas, Editorial El Ancora Editores

Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 0097 de 2001

Cartagena Como Vamos INDICADORES TÉCNICOS DE ESPACIO PÚBLICO E INFRAESTRUCTURA VIAL 2010

Organización Mundial de la Salud. La salud en la economía verde. Los co-beneficios de la mitigación al cambio climático para la salud. Sector de la vivienda. Véase la siguiente dirección electrónica: http://www.who.int/hia/hgebrief_house_sp.pdf.

Las Curadurías Urbanas, Daniel Baptiste y Jose David Lora, Facultad de Derecho Universidad Javeriana

Consejo de Estado, Sala de Consulta, Concepto 1309 del 00/12/07, Magistrado Ponente Augusto Trejos Jaramillo

Decreto 1469 de 2010

Ley 388 de 1997

