



UNIVERSIDAD DE CARTAGENA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE HISTORIA

TESIS DE PREGRADO

DISPERSIÓN Y TRANSITO SOCIO ESPACIAL EN CARTAGENA, 1940-1960

POR

ANDRES OSPINO PINEDO
PRACTICANTE EN ARCHIVO

ASESOR

KELLY PEREIRA BARBOZA

CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA 2015

DISPERSIÓN Y TRANSITO SOCIO ESPACIAL EN CARTAGENA, 1940-1960



FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE HISTORIA

CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA

2015

ÍNDICE

1. LA FUNCION SOCIAL DEL ARCHIVO	5
1.1 PROCEDIMIENTOS Y FUNCIONES ESTABLECIDAS DENTRO DE LAS PRÁCTICAS DE ARCHIVO	8
 DISPERSIÓN Y TRANSITO SOCIO ESPACIAL EN CARTAGENA, 1940-1960	
2. INTRODUCCIÓN.....	10
2.2 DESORDEN Y CRECIMIENTO DISPERSO	13
2.3 EL MARCO CONCEPTUAL DEL MODELO DE CIUDAD DISPERSA.....	15
 3. LA CIUDAD Y SUS POBLADORES.....	25
3.1 BALANCE HISTORICO	25
3.2 TRANSFORMACIONES EN EL MAPA FISICO E INDUSTRIAL.....	30
3.3 ASPECTOS DEMOGRAFICOS	34
 4. LA DECENTRALIZACION DEL ESPACIO.....	39
4.1 CRECIMIENTO DISPERSO.....	39
4.2 CONCENTRACION Y EXPANSION.....	41
4.3 VIVIENDA Y NUEVOS SUELOS	42
4.4 TRANSPORTE Y MOVILIDAD	47
4.5 HIGIENE Y REDES PRIMARIAS DE ALCANTARILLADO	50
4.6 SEGURIDAD Y CONDUCTA	54
4.7 EQUIPAMIENTO URBANO Y EMPRESAS PÚBLICAS.....	56
 5. CONCLUSIONES.....	60
 6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	62

DISPERSIÓN Y TRANSITO SOCIO ESPACIAL EN CARTAGENA, 1940-1960

Resumen:

A pesar de los avances alcanzados por la historiografía de Cartagena en el siglo XX y la aparición de nuevas perspectivas en progreso de la historia social y cultural en este espacio. Es imperativo seguir explorando aquellos aspectos que dieron forma y participación a los sectores populares de nuestra ciudad, ya que siguen existiendo contextos históricos por analizar y discutir, uno de ellos el desarrollo urbanístico, habitacional estimulado por el auge de una clase empresarial e industrial que determino una diferenciación social y espacial; de esta premisa se desprende el planteamiento problema de nuestra investigación, como se relacionan estos avances con el relego o inclusión de los sectores populares a la estructura urbana formal de Cartagena de Indias. Este estudio es un recorrido a las dinámicas socio espaciales a mediados del siglo XX que sustentaron el crecimiento y desarrollo urbano de Cartagena de Indias por fuera de su área céntrica; El objetivo es recrear a partir de las licencias de construcción y análisis de prensa el transito socio espacial de la ciudad, que tiene su epicentro en la recuperación demográfica, lo cual condujo a comienzos del siglo XX, a que el recinto amurallado se volviera estrecho para su población. En este contexto surge la presente investigación, motivada por el desafío de tener un entendimiento más contextual del fenómeno. Para posteriormente identificar las condiciones en las cuales se produjo el tránsito socio espacial en la ciudad.

Palabras claves: Dispersión Urbana, Transito socio espacial, Diferenciación social.

1. LA FUNCION SOCIAL DEL ARCHIVO

La misión básica de un archivo histórico es conservar el patrimonio cultural y documental de una sociedad, en estos espacios se ejerce una función social dirigida a preservar la memoria histórica de sus distintos actores. Al abordar este concepto, se encuentra y define como el papel que desempeñan los individuos o grupos en el seno de una sociedad; en toda colectividad existe la división de funciones entre personas o grupos, de modo que cada cual realiza una contribución específica al conjunto de la sociedad¹. Los archivos siempre estarán asociados a la búsqueda de la verdad y al resguardo de la misma, esta afirmación amplía sus fronteras y contribuye a su consolidación.

Hace dos décadas el concepto de archivo, prácticamente era inexistente en la idiosincrasia de la Nación, en la actualidad se evidencian avances significativos en la creación de conciencia sobre los archivos e igualmente un cambio sustancial en el imaginario de la sociedad, que aún hoy, concibe los archivos como el arrume de papeles viejos, eso en el mejor de los casos, ya que otros tantos, el concepto de archivo es caduco. Cada sociedad en su tiempo busca interpretar su pasado, darle valor frente al tiempo que se vive y el que se espera para las gentes futuras. Por eso historia se renueva constantemente; cada generación relee testimonios pretéritos con nuevos ojos, según sus propios conceptos y escala de valores². Los archivos de la memoria y sus instrumentos siempre son susceptibles de novedosas incorporaciones o cambios, de acuerdo a las inquietudes y necesidades del acontecer histórico. Por ello su conservación es indispensable y obligatoria, para que sobre los documentos vueltos a pensar pueda el hombre reencontrarse, explicarse presente y trazar su porvenir.

Todo trabajador de archivos debe poseer una amplia cultura que le permita conocer la historia y entender los diferentes campos del saber pues su material objeto de trabajo es

¹ BELTRÁN, M. (2001), Ciencia y sociología. 2ª.Ed. Edit. Márquez, Siglo XXI, p. 20, Bogotá.

² BRAUDEL, F. (1986), La historia y las ciencias sociales, Edit. Alianza, p. 222, Madrid.

universal, como universal es la información que debe guardar, organizar y servir³. El ser archivista simboliza no solo ser el custodio de los documentos para ponerlos a la disposición de los usuarios, sino ser el administrador de la información documental para satisfacer las necesidades de información especializada en los campos administrativo, investigativo e histórico, en el momento conveniente, en el tiempo pertinente y con la mayor eficiencia.

En el marco de las oportunidades que tienen los estudiantes de escoger y desarrollar prácticas de investigación para alcanzar el título de historiador, y en cumplimiento de haber elegido esta modalidad, procedo a describir y hacer un breve análisis de mis funciones y logros dentro del Archivo Histórico de Cartagena, para posteriormente desplegar y definir mi objeto de estudio. Nuestra presencia en este espacio se estableció y constituyó en una herramienta para elaborar y exponer nuestro tema de investigación sobre el tránsito socio espacial de los sectores populares en la ciudad a mediados del siglo XX, esto acorde a las actividades y fondos documentales seleccionados durante mis prácticas.

Los archivos son las unidades responsables no solo de reunir y organizar los documentos, sino también, de preservarlos garantizando el acceso de estos a largo plazo. Actualmente los archivos se encuentran amenazados por problemas masivos de deterioro y pérdida de fondos; algunos acervos son cada mes más frágiles y están en peligro de perderse.⁴ Expuestos estos desafíos para las unidades de archivo es imprescindible la asistencia y adecuado manejo de los fondos documentales con que cuenta el archivo histórico de nuestra ciudad, en aras de unas buenas prácticas de almacenamiento y construcción de una conciencia sobre el valor patrimonial de los documentos; nuestra presencia allí respondió al desarrollo de nuevas competencias para el inventario y manejo de estos, posibilitando estrategias para la recopilación, selección, ordenamiento y descripción de la documentación resguardada y en potestad del archivo.

³ VALLEJO SIERRA, R. E., I Foro virtual el futuro del archivista profesional. [término de búsqueda: función social de los archivos en Colombia]. [en línea]. Bogotá: Sociedad Colombiana de Archivistas 2006. [consulta: 2008-04-28]. p. 1.

El trato y proceder de los documentos se da por medio de procesos y formas que facilitan el manejo de la información, el control y acceso a la misma mediante la elaboración, evaluación y aplicación de las tablas de retención documental (TRD) de las unidades y fondos, que son el resultado de la valoración de documentos de archivo con base en la reglamentación y metodología prevista en la Ley 594 de 2000, los Acuerdos 39 de 2002, 004 y 005 del 2010 del Archivo General de la Nación y en los Decretos 2578 y 2609 del año 2012, constituyéndose en el instrumento archivístico que permite la protección de la información y el patrimonio documental de cualquier entidad.⁵ Su administración le garantiza al Archivo Histórico contar con herramientas para la clasificación y organización de los archivos de gestión, ya sean éstos electrónicos o en papel, mediante la identificación de tipos documentales producidos en desarrollo de la gestión administrativa, la agrupación de los mismos en expedientes por series y subseries, atendiendo los principios de procedencia, orden original y demás requisitos exigidos en la normatividad que sobre la materia ha expedido el Archivo General de la Nación, sirviendo de guía para la preservación y conservación de los documentos.⁶

Es así que la planeación de las tareas archivísticas es parte fundamental para apuntalar la modernización de los archivos y la permanencia de las buenas prácticas en materia de organización técnica de los documentos; por ello, y con fundamento en los artículos 19 y 20 del reglamento general de archivos; el Archivo General de la Nación elaboró el Programa Institucional de Desarrollo Archivístico (PIDA) en 2012, cuyo objetivo fue establecer y supervisar la normatividad y operatividad necesarias para el funcionamiento del Sistema Institucional de Archivos.⁷ En cumplimiento de las obligaciones establecidas en los

⁴ CRUZ MUNDET, J.R., (1999), Los conceptos de archivo y documento, Manual de archivística, Fundación German Sánchez Rupierez, Madrid, España.

⁵ RAMIREZ DE LEON, J. A., (2012), Importancia de los archivos, Diez preguntas y repuestas básicas sobre los sistemas de archivo, Revista Memoria, pp. 154-166, Bogotá.

⁶ RUBIO A., (1994), Los sistemas nacionales de archivo, en: Servicio de archivo, Archivo General de la Nación, pp. 67-79, Bogotá.

⁷ LAZARO DE LA ESCOSURA, P., (2001), La clasificación de los archivos: Una operación intelectual, Revista Memoria N° 08, Ene-Dic, pp. 200-204, Bogotá.

decretos 2578 y 2609, de la ley de archivos, la coordinación del archivo histórico (CAH) de la ciudad diseño e instrumentó un formato para establecer datos precisos sobre los fondos documentales bajo su potestad. Sus labores se encuentran en dos frentes básicos. Por un lado, se encarga de recopilar, salvaguardar y poner al servicio de los investigadores y de la comunidad en general los documentos de los distintos entes departamentales que registran la historia del pueblo bolivarense, Así mismo, lidera el sistema departamental de archivos de Bolívar, conformado por las entidades públicas departamentales y municipales. Este trabajo conjunto facilita la recuperación, descripción y la posterior consulta del patrimonio documental departamental.

1.1 PROCEDIMIENTOS Y FUNCIONES ESTABLECIDAS DENTRO DE LAS PRÁCTICAS DE ARCHIVO

Dentro de nuestras funciones en el plan integral de aseguramiento archivístico y salvaguarda de los fondos documentales en su descripción y recuperación, se nos asignó un fondo que comprende los documentos producidos por la administración, propiamente la secretaria de obras públicas cuyo contenido son los permisos y licencias de construcción expedidas en Cartagena en gran parte del siglo XX; la coordinación del A.H.C. elaboro un cuestionario en razón de lo anteriormente expuesto, dicho formato fue utilizado y estructurado en función de las siguientes series temáticas: Fecha de solicitud; fecha de aprobación, solicitante, ubicación, descripción del predio, costos y observaciones de la secretaria de higiene y alcantarillado. Los datos censales constituyen un marco de referencia para diversos proyectos en materia de archivos, puesto que permiten lo siguiente: Actualizar las políticas archivísticas y realizar una correcta evaluación de su aplicación. Cuya Información archivística básica sirve para establecer nuevos mecanismos de apropiación de la información. Todo encaminado a generar datos para obtener marcos estadísticos para el diseño de estrategias de trabajo en la unidad central de correspondencia (UCC) dentro del Archivo Histórico⁸. Para ello se nos estipuló el fondo documental expuesto anteriormente, en el cual debíamos realizar un tratamiento y clasificación que

⁸ Archivo General de la Nación, (2001), Funcionamiento y herramientas básicas de Archivo, Bogotá.

consistía en tabular información correspondiente a los permisos de construcción de la ciudad. En un primer momento llenando los formatos diseñados por la CAH, para posteriormente sistematizarlos en la base de datos documental del archivo Winisis, asignando la información extraída del documento base a las series del programa, para luego digitalizarlo por medio magnético. El compromiso con la coordinación del A.H.C. fue entregar los primeros veinte años de 1940 a 1960, tomos del 1-62 en un periodo de 240 horas, dicho objetivo se logró satisfactoriamente, intercalado con el trabajo de archivo de nuestras investigaciones, a partir de ahí esto nos facilitó el control y conocimiento de la estructura archivística de este espacio. Los archivistas tienen una responsabilidad social con los distintos grupos que componen una sociedad, como preservadores de su memoria histórica o prácticas sociales. Su vocación es ocuparse de la historia y cultura de estas comunidades que son el resultado de procesos históricos cuyo origen reside en la esencia misma de la sociedad, al igual con el ritmo lento de los procesos vitales que estructuran a un pueblo. Procesos que se expresan en documentos; es evidente que los archivos constituyen una herramienta indispensable para la investigación, la educación y la creación de cultura.

Es evidente, que aunque se han logrado avances significativos en materia Archivística, proceso que no abarca más de 15 años; las falencias en construcción de conciencia y sentido social sobre los Archivos son notorias, como se mencionó en un acápite anterior, ante los archivos, y como archivistas se ha actuado normalmente, en un proceso casi exclusivamente técnico, una labor “mecanizada” que únicamente se encargaba de remediar los desaciertos heredados de anteriores administraciones. Para culminar y dar paso a nuestro estudio, fue de vital relevancia conocer la estructura archivística y sus diferentes niveles de detalle, al lograr identificar patrones de especializaciones para el tratamiento de los documentos, así como actividades de administración documental tradicionales y modernas. Al elaborar diversos análisis para conocer las condiciones de los fondos documentales en que actúa cada área del archivo, y construir en conjunto con la Coordinación de Archivos, diversos proyectos para su mejoramiento e utilizar la información para contrastar las diferentes hipótesis sobre las características específicas del tránsito socio espacial de la ciudad a mediados del siglo XX.

DISPERSIÓN Y TRANSITO SOCIO ESPACIAL EN CARTAGENA, 1940-1960

2. INTRODUCCIÓN

A pesar de los avances alcanzados por la historiografía de Cartagena en el siglo XX y la aparición de nuevas perspectivas en progreso de la historia social y cultural en este espacio. Es imperativo seguir explorando aquellos aspectos que dieron forma y participación a los sectores populares de nuestra ciudad, ya que siguen existiendo contextos históricos por analizar y discutir, uno de ellos el desarrollo urbanístico, habitacional estimulado por el auge de una clase empresarial e industrial que determino una diferenciación social y espacial; de esta premisa se desprende el planteamiento problema de nuestra investigación, como se relacionan estos avances con el relego o inclusión de los sectores populares a la estructura urbana formal de Cartagena de Indias.

Este estudio es un recorrido a las dinámicas socio espaciales a mediados del siglo XX que sustentaron el crecimiento y desarrollo urbano de Cartagena de Indias por fuera de su área céntrica; El objetivo es recrear a partir de las licencias de construcción y análisis de prensa el transito socio espacial de la ciudad, que tiene su epicentro en la recuperación demográfica, lo cual condujo a comienzos del siglo XX, a que el recinto amurallado se volviera estrecho para su población. En este contexto surge la presente investigación, motivada por el desafío de tener un entendimiento más contextual del fenómeno. Para posteriormente identificar las condiciones en las cuales se produjo el tránsito socio espacial.⁹

Históricamente los modelos de ciudad en Colombia pueden sintetizarse en tres figuras: El modelo de aglomeración de tradición española; el modelo de corte republicano 1850-1930 y los modelos urbanos afines a la dinámica del modelo económico de sustitución por

⁹ ALVAREZ ROJAS, A.M., (2013), Definió el transito socio espacial como “las Prácticas espaciales que permiten o impiden el uso o apropiación de recursos urbanos materiales y simbólicos”, Ciudad y sociedad dual, p. 32, Edit. Salta, Santiago, Chile.

importación 1930-1990¹⁰; dichas configuraciones sustentan los distintos modelos de ciudad desplegados en los centros urbanos de nuestra nación. En este estudio nos centraremos en las dos primeras figuras de desarrollo urbano, dicho primer modelo de ciudad en Colombia se refiere a la forma particular de diseño urbano tradicional en la colonia española, que inicia desde el descubrimiento de las Américas hasta principios del siglo XIX. Este modelo se caracterizaba por aglomerar los poderes en un espacio relativamente corto entre sí; donde la imagen predominante es la plaza rodeada de la cuadrícula de las representaciones de poder, religioso, político, armado y finalmente, el poder económico en los comerciantes y el mercado.¹¹

Un segundo modelo de ciudad respondía a los esquemas e intereses instaurados en el periodo republicano de la nación colombiana, los cuales comienzan a ser implementados a partir del proceso de independencia. Este modelo estuvo muy influenciado, en sus orígenes, por la implementación de formas federales en la organización política.¹² A razón de lo anterior, hubo una gran profundización de ciertas provincias como centros federales, desarticulando la lógica centralista con la intención de fortalecer dinámicas de nucleación regional a niveles políticos, sociales y productivos. Aunque más tarde, la regeneración y la constitución de 1886 significarían la instauración paulatina de un nuevo modelo de Ciudad orientado hacia el centralismo político y la concentración en áreas céntrica.

Para algunos parecería que Cartagena se encontraba entrada el siglo XX en el segundo modelo, lo cual no es un error pero no es del todo cierto, la cuestión es que hubo una transición entre el primer y el segundo modelo en el periodo trabajado dado que no hay una marcada diferencia en el transito del mismo. En otras palabras, es difícil diferenciar su movimiento hacia una urbe puesto que esta inclinación fue determinada por dinámicas externas a la misma. Son en particular Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla las que

¹⁰ DUARTE T, C. A.; VARGAS R., M., (2010), Modelo de ciudad en Colombia, Edit. Cosmos, p. 4, Bogotá, Colombia.

¹¹ POZUELO CAMPILLOS, A., (1997), Dicotomías en los centros urbanos de Colombia, Edit. Centro editor de América, p. 24, Bogotá, Colombia.

¹² HEREDIA, A., (1999), Transformaciones urbanas en Colombia en el S. XX, Edit. Tequendama, p. 12, Bogotá.

empiezan a sobresalir y articular las dinámicas del desarrollo económico del país. En este modelo la migración sostenida de población rural a las urbes remarca el papel de las ciudades inmersas a la lógica del desarrollo de sus instituciones¹³; en el sentido de que se proponía la industrialización de estos centros para atender a la demanda interna, donde las nacientes industrias debían aspirar a monopolizar los mercados regionales, siendo competitivos en un contexto nacional, ya que las barreras arancelarias los protegían de la competencia internacional.

En el presente documento es analizado el desarrollo del modelo de ciudad en Cartagena de indias a partir del siglo XX y particularmente de su periferia. Por lo cual, inicialmente se caracteriza y define las situaciones en el que se constituye el modelo de ciudad a mediados de siglo XX, entendiendo el desarrollo empresarial e industrial como el marco determinante del desenvolvimiento de la descentralización administrativa, al igual que la constitución de la ciudad periferia, proporcionando estos fenómenos las posibilidades para construir el modelo de ciudad que hoy tenemos.

En un segundo momento, será identificado y caracterizado el modelo de ciudad, comprendidos por el área céntrica, siendo esta una estructura consolidada por la administración local, en el sentido de las políticas implementadas para un equipamiento urbano y la profundización de la participación ciudadana en el ordenamiento territorial; otra será las estructuras formales en desarrollo y su avance en consolidarse, estas dos separadas de la ciudad periferia que se da a partir del detrimento de políticas para su consolidación como estructuras formales; por la escasa planificación que tiene, los problemas de equipamiento urbano junto a la construcción territorial diversa construida a partir de la convivencia de diferentes grupos étnicos.

Durante gran parte del siglo XX el sistema político colombiano se asentó sobre una “matriz Estado-céntrica” fundada por la Constitución de 1886 y reforzada por el pacto del Frente Nacional. En este contexto, el modelo de ciudad constituido bajo el impulso productivo de la sustitución por importaciones profundizó la paradoja entre un modelo de Estado

¹³ MEDINA, M., (1998), Desarrollos de las urbes regionales en Colombia, Edit. Plasmar, p. 24, Bogotá.

centralista y su tendencia poli céntrica, heredada de las regiones históricas y geográficas del estado-nación colombiano. Por último, será comprendida la construcción territorial de la ciudad emprendida por los pobladores urbanos; los cuales a partir de sus demandas acerca de la diferencia que resaltan entre lo legal y lo legítimo, sobre todo, en el sentido del ordenamiento territorial al que han sido sometidos y en el marco de una institucionalidad que apoya el despojo territorial de diversas formas; han logrado avanzar en la propuesta de un modelo de ciudad para el buen vivir.¹⁴

De una parte, dichas aglomeraciones se desarrollaron con base en planificaciones urbanísticas deficientes para acoger la población que emigraría o sería desplazada por las diferentes violencias, de manera continua desde los espacios rurales hacia los urbanos a lo largo del siglo XX. De otro lado, estas aglomeraciones se constituirían para responder a un modelo de país que buscaba crear un mercado y un sistema productivo nacional. En esta medida, las ciudades colombianas bajo la variante latinoamericana del estado de bienestar, buscaron constituirse como epicentro de los intercambios regionales con especializaciones que respondían a demandas del orden nacional, y como articulaciones productivas de cara a los mercados internacionales que, por lo general, fueron mal administradas por las unidades administrativas locales.¹⁵

2.2 DESORDEN Y CRECIMIENTO DISPERSO

Hablar de la historia de Cartagena de Indias en los inicios del siglo XX es referirse al despertar lento de una ciudad que todavía no se había inserto a la modernidad, cuyo encause al desarrollo urbano, estuvo encajado en un periodo donde las dinámicas socio espaciales giraron en torno a un área central, que por el devenir de sus transformaciones estas se extendieron a la periferia. Cabe puntualizar que el tránsito se dio en todos los

¹⁴ SANTOS MOLANO, E., (2007), El siglo XX colombiano: Cien años de progreso asombroso y de violencia sin fin, Banco de la Republica, p 25, Bogotá. Colombia

¹⁵ ROJAS GARZÓN, A., (1997), la Población en las urbes colombianas del S. XX, Edit. Galerías, p. 22, Bogotá.

actores de la pirámide social, pero nuestro estudio hace un mayor énfasis en los grupos que se encontraban al final de esta; aquellos que se localizaban por fuera de la estructura urbana formal, es de saber que la salida de grandes familias del centro amurallado también respondió a un aspecto de diferenciación social, las de mejor acomodo transitaron hacia Manga, El Cabrero, Pie de la Popa, entre otros, pero aquellos grupos castizos, que no contaban con los recursos para tener una estancia o acceso a nuevos suelos, circularon e invadieron y se apropiaron de terrenos cercanos al área céntrica.

La periodización escogida tomó en cuenta el progreso empresarial e industrial de Cartagena a mediados del siglo XX que reportó una serie de obras especialmente en el plano urbanístico que reflejan elementos de modernidad. Por medio de distintas lecturas nos enfocamos en los procesos urbanos que ayudaron a transformar la ciudad, teniendo en cuenta la consecuente expansión del espacio urbano, la fragmentación de las familias, la parcelación y la división predial, así como el interés por la modernización de la ciudad, reflejado en la industrialización y la explosión urbana en los años sesenta, entre otras;¹⁶ ya que son temáticas que fomentan la comprensión de la historia de los sectores populares y sus movimientos sociales.

Esta disertación se estructura en seis ejes. En el primero se presenta el contexto teórico referido al fenómeno general de expansión urbana y su tránsito socio espacial. Posterior se realiza un balance histórico del desarrollo de la ciudad; en un tercer eje se exponen algunos aspectos demográficos, al igual que precisiones sobre el crecimiento urbano disperso, subsiguiente hablamos de la concentración y expansión para presentar la hipótesis de nuestro estudio, así como también se esboza el objetivo de la investigación y su metodología. A ulterior se expone para los años 1940 a 1960 las distintas formas como se estructuró el orden urbano en la ciudad, y se discuten los resultados obtenidos. En el eje final se presentan las conclusiones de esta investigación, y las nuevas líneas que se abren al respecto.

2.3 EL MARCO CONCEPTUAL DEL MODELO DE CIUDAD DISPERSA

No encontramos una definición comúnmente aceptada de dispersión urbana, de modo que esta investigación aplicada ha trabajado con diferentes indicadores que pretenden a su vez capturar los distintos significados con que se ha dotado al término. Aunque con algunas excepciones existe un elevado consenso sobre los costes que comporta la dispersión urbana. Desde un punto de vista social, cabe destacar los problemas de segregación y limitada movilidad de los colectivos con menor renta. En cuanto a los efectos sociales, la dispersión puede traducirse en la ocupación de espacios con grandes falencias de equipamiento urbano e inasistencia administrativa. Además, dificulta la oferta de un transporte público, por lo que tiende a imponerse un modelo de movilidad informal y rustico. La dispersión urbana no solo tiene impactos sociales y ambientales, sino que es un modelo de ocupación del suelo económicamente ineficiente. En contraste con el relativo consenso sobre su carácter nocivo, no existe una única definición de dispersión urbana.

El término dispersión urbana ha demostrado ser extremadamente elástico, utilizándose para caracterizar fenómenos de expansión urbana de muy diferente naturaleza. A continuación se presenta una muestra de las diversas aproximaciones a la noción de dispersión urbana: Como suma exhaustiva de dimensiones descriptivas, como equivalente a sub-urbanización, o contra urbanización, como proceso básicamente nocivo contrario al poli centrismo. Nuestra propuesta y su elaboración en este trabajo definimos la dispersión como un proceso de expansión urbana que implica la descentralización de la población y del empleo siguiendo un modelo: Desconcentrado, poco denso, discontinuo y falto de estructura, aleatorio o caótico.¹⁷

El crecimiento urbano es un fenómeno característico en la estructura misma de la sociedad y en su evolución histórica; la dinámica de crecimiento de estas dependen de la

¹⁶ Véase: CARDEÑO MEJIA, F.A., (2007), Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá, p.22, Colombia.

¹⁷ RODRIGUEZ SEEGER C., (2006), Dispersión urbana y nuevos desafíos para la gobernanza en América Latina: el caso de Santiago, Edit. Atacama, p. 7, Chile.

convergencia de diversos factores, económicos, demográficos, geográficos, políticos y culturales, así como de la forma en que estos interactúan entre si y del momento histórico en que lo hacen.¹⁸ En la búsqueda de un mecanismo para encontrar un esquema teórico con el cual nos sea posible elaborar un conjunto de reglas prácticas para adaptar e interpretar el conjunto de indicadores expuestos en las licencias de construcción al modelo de desarrollo urbano a mediados del siglo XX, proponemos como punto de partida una generalización de los casos en los cuales se produjo el tránsito urbano y desarrollo de la ciudad, según la manera en que sus habitantes han tenido acceso al suelo y se han construido una estructura espacial para ellos.

Esto quiere decir que los habitantes de la ciudad como sujetos activos al no encontrar políticas habitacionales y de equipamiento, las cuales podrían tardar o no llenar sus expectativas y necesidades básicas por parte de las administraciones, optaron por buscar mecanismos o herramientas para construir una estructura espacial en la cual ellos de forma independiente podían hacer tránsito en la ciudad y hacerse lugar en la misma. El principal atributo de una ciudad, es la estructura urbana física-espacial. Dicho atributo, otorga categoría de ciudad a un asentamiento humano porque es, el sustento básico, que se construye a partir de un esquema de funciones del territorio y movilidad conectadas a su vez por otras funciones, siendo las primeras, la función habitacional, la función económica y la función del equipamiento urbano.¹⁹

Estas funciones para la mayoría de los centros urbanos en Colombia no estaban plenamente constituidas, ya que el país se encontraba en un periodo de construcción de las mismas, no siendo Cartagena la excepción, muchas necesidades básicas no eran subsanadas por completo por las distintas administraciones, ni llevadas a todos los lugares, pues carecían de la infraestructura y políticas públicas, urbanísticas que conllevaran al desarrollo y un buen vivir en la ciudad.

¹⁸ VALLADARES CERREZO, C.E. (2012), La Ciudad. Antecedentes y Nuevas Perspectivas, Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CESUR), Universidad de San Carlos, p. 12, Guatemala.

¹⁹ ACUÑA VIGIL, P., (2005), Análisis Formal del Espacio Urbano. Aspectos Teóricos, Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Arte, Edit. Laberintos, p. 30, Lima.

Dichas funciones y sus combinaciones constituyen el primer nivel de observación de la estructura urbana el cual se complementa con la traza de las calles, así como con la forma y tamaño de los predios. Bajo estas condiciones, un sencillo examen de la estructura urbana permite apreciar si una determinada parte de la ciudad fue planeada, y por ende si está provista con todos los servicios básicos en la cual se observe una conexión satisfactoria con el resto del área céntrica.²⁰ De modo que, como se explica a continuación, es también un indicador confiable de la forma de acceso al suelo urbano una política encaminada al establecimiento de un orden urbanístico, que para Cartagena dicha ejecución no contaba con los suficientes estímulos para la realización de obras, llámese, vivienda, calles, puentes, alcantarillado; produciendo esto efectos negativos en la estructura y orden de la población.

Al referirnos al primer nivel, este lo constituye, el incremento sustancial de una ciudad, es decir, la expansión de su estructura urbana, de forma planeada que se puede denominar como “crecimiento urbano formal”. Este concepto, indica no sólo el hecho de que la expansión haya sido planificada, sino también la forma de acceso al suelo, que tuvo lugar a partir de un contrato de compra – venta entre un particular y una compañía inmobiliaria o fraccionadora pública o privada.²¹ La ciudad crecía en su población, pero no en su estructura urbana de forma planeada, en lo formal su crecimiento carecía de una dirección que ayudara a sus habitantes a encontrar formas de acceso al suelo y construcción de sus viviendas, no dejando de lado la precariedad de las obras en lo que concierne a los servicios sanitarios y de alcantarillado, junto al alumbrado público que fue queja constante en sus habitantes.

Un segundo nivel, corresponde al crecimiento que en la mayoría de las ciudades colombianas se ha complementado con la aparición de asentamientos humanos en terrenos ajenos o ubicados en suelo de conservación, invadidos y urbanizados posteriormente, y en los que el acceso ocurrió por la apropiación ilegal o bien por el trato directo entre el

²⁰ ARTEAGA, V., (2000) Diálogo Nacional: Territorialidad, Regiones, y Ciudades. Convivencia, Diversidad y Complejidad, Propuesta Colombia S: XXI, Expo2000 Hannover, Universidad Nacional de Colombia, COLCIENCIAS, Bogotá.

²¹ VERDAGUER, V., CÁRDENAS, C., (2000), Modelos de desarrollo urbano y densidades edificatorias. El reciclaje de la ciudad, Edit. Laguna, p. 34, España.

propietario y un comprador, sin contar con elementos mínimos de planeación física tales como el alineamiento y la asignación del uso del suelo correspondiente.²²

Como ha sido constante en el territorio nacional, la aparición de los asentamientos urbanos en terrenos ajenos o invadidos y urbanizados posteriormente se ha debido a una insuficiente política pública y planeación física por parte de las autoridades correspondientes, que para el caso que nos corresponde gran parte de los barrios en Cartagena fueron terrenos cedidos ya sea en beneficencia de un grupo o apropiación ilegal de estos, no convirtiendo a estos grupos en infractores o acaparadores, sino que hay un aprovechamiento de estos recursos materiales urbanos, actuando ellos bajo dinámicas propias que puedan favorecerlos como comunidad.

A la expansión de la estructura urbana en estas condiciones se le denominará “crecimiento urbano informal”. Un crecimiento de este tipo, difícilmente proporcionará las ventajas del crecimiento formal en el corto plazo, debido a las características de la urbanización ulterior, la cual es normalmente iniciada después de un tiempo considerable y no siempre es hecha en las mejores condiciones topográficas ni mucho menos con una apreciación elemental de la aptitud mecánica del suelo, además de que los asentamientos originados en estas circunstancias generalmente adolecen de una conexión satisfactoria con el resto de la ciudad, produciéndose en consecuencia situaciones desfavorables tanto en la dotación de servicios básicos como en el acceso a los centros de trabajo y a instalaciones de equipamiento urbano.²³

Es evidente que el crecimiento urbano informal se dio en gran parte de la ciudad, este fenómeno deja ver desde el presente como se desarrollaron estos espacios, con grandes desventajas para aquellos que los habitaban, donde el crecimiento fue al margen de un orden establecido por políticas públicas, dado el caso de El Espinal, Alcibia, Tesca, Lo

²² AEDO LOPEZ, J. W., (2012), Urbanización marginal e impacto ambiental en la ciudad, Universidad Politécnica de Valencia, p. 89, España.

²³ VIVIESCAS MONSALVE, F. (1999), La ciudad colombiana o del urbanismo en busca del pensamiento (notas para una investigación necesaria), revista de estudios sociales, Universidad de los Andes, Historia de las Ciencias Sociales en Colombia (II), pp. 71-79, Bogotá.

Amador, Nariño entre otros, que con frecuencia y con muchas quejas padecían un descontento con el resto de la ciudad, produciéndose situaciones desfavorables tanto en la dotación de servicios básicos e instalaciones de equipamiento urbano.

Si bien la expansión de la estructura urbana de las ciudades colombianas es el resultado tanto del crecimiento urbano formal como del informal, es necesario aclarar cómo el crecimiento informal en ocasiones, pasa a formar parte de dicha estructura. En principio, los asentamientos que generan este crecimiento son conocidos como asentamientos informales, concepto que designa a un tipo de asentamiento humano que no está incorporado a la estructura urbana de una ciudad y cuyos ocupantes no siempre ostentan legalmente la propiedad de la tierra.²⁴

Aunque en muchos sitios de Cartagena el crecimiento informal fue la regla, es necesario aclarar como este principio formo parte de la estructura urbana, muchos de estos grupos fueron parte esencial y dinámica del desarrollo urbano de la ciudad, en algunos casos ellos se incorporaron a esta por medio de actividades cívicas, de convivencia, espacios que les permitiera fortalecer sus lasos cooperativos, aunque la estructura urbana formal los relegara ya que en un sin número de casos las quejas por parte de sus habitantes no fueron atendidas a tiempo y con la prioridad necesaria por la administración pública.

Considerando que la incorporación de estos grupos requiere además de la urbanización, la asignación de los usos del suelo, entonces las únicas posibilidades son mediante la regularización a nivel individual o a través de incorporar zonas a un Plan de Desarrollo Urbano. Como su nombre lo indica, dicho plan contiene las directrices básicas para la concepción y ejecución de acciones específicas dirigidas al mejoramiento y la preservación del ambiente urbano, así como al aumento y conservación de los servicios mínimos que presta la ciudad.²⁵ Para Cartagena los Planes de Desarrollo son recientes, nos encontramos con planes de ordenamientos territoriales los cuales son insipientes y no nos permiten

²⁴ GIRALDO MEJIA, S.M., (1999), Colombia una nueva visión del urbanismo, Academia de ciencias geográficas de Colombia, pp. 45-46, Medellín.

²⁵ VIVIESCAS MONSALVE, (2000), Estado del arte del urbanismo en Colombia, elementos para la estructuración de una comunidad disciplinar, Universidad Nacional, p. 32, Bogotá.

realizar una observación más amplia de la situación y el fenómeno que era la incorporación de estos espacios a planes regulares de ordenamiento; dentro de las licencias de construcción se realizan visitas de inspección, sin embargo estas van encaminadas a determinar el hábitat o condiciones en las cuales se encuentra la vivienda pero no con una directriz a legalizar la situación de estos lugares.

La parte esencial de un Plan de Desarrollo Urbano es la asignación genérica de usos del suelo y de potencial de construcción comúnmente conocida como urbanización; ésta se complementa con una serie de normas de ordenamiento urbano.²⁶ Generalmente se suele hacer referencia a estos tres elementos en conjunto como normatividad. Así, a pesar de que en estricto sentido la configuración física y espacial de un asentamiento de origen irregular carezca de las condiciones mínimas de una estructura urbana ventajosa, al ser aplicable a su territorio la normatividad correspondiente, pasa a formar parte de la estructura urbana de la ciudad y también se le inscribe de igual forma en el desarrollo urbano de la misma.²⁷ Puede decirse que para el caso de la ciudad este concepto urbanístico no se adapta, ya que las ordenanzas y las acciones legales no estaban encaminadas a establecer un ordenamiento urbano estrictamente formal o cuadrículado, sino desagregado, disperso que en parte legitimaba la estructura de una pirámide social, poniendo en ventaja a unos y en normativa a otros.

En el proceso antes descrito, es evidente que mientras los asentamientos irregulares son generadores de crecimiento urbano pero por fuera de orden, el resto no se produce a menos de que sea planeado. Esta contraposición, que está en el origen del crecimiento urbano permite discutir cuando menos dos aspectos del modelo de desarrollo urbano para las ciudades colombianas: El primero, es la evidente desigualdad entre los asentamientos

²⁶ GARCIA BELLIDO, J., (1998), Avances del modelo de urbanismo colombiano: una mirada retrospectiva al análisis de su estructura, *Arquitectura ciudad y entorno*, p. 56, Bogotá.

²⁷ PUMAIN, D., (2004), *Las teorías del análisis espacial*, Universidad Autónoma de Santiago, p. 34, Chile.

generadores de crecimiento urbano informal y los planeados, producidos por una excesiva concentración de las actividades económicas.²⁸

La desigualdad es evidente cuando nos referimos a los modelos de desarrollo urbano establecidos en la ciudad a principios del siglo XX, de modo que avanzado este mismo no existían grandes diferencias, la planeación iba en contravía del crecimiento urbano informal, algunos sectores mostraban su inconformismo con esta situación pues iniciado los años cincuenta la ciudad mostraba un incremento en sus actividades económicas pero no en su infraestructura. En este sentido, la desigualdad remite a una simple cuestión de localización respecto a esa zona que concentra dichas dinámicas conocida comúnmente como un centro de comercio o servicios, que en ocasiones, coincide con el origen de la ciudad a partir de un esquema o plan básico. De aquí, que el centro de una ciudad, debido a las características mencionadas, son zonas extraordinariamente bien servidas y por tanto lo serán también todas las áreas formadas a partir de nuestros centros, como una extensión de su estructura urbana.²⁹

Partiendo de este razonamiento, aquellas áreas que no se formaron con un patrón de este tipo distaron por mucho, y se ha observado que los mismos niveles de servicio de las zonas centrales aun cuando, hayan sido incorporadas a la estructura urbana de la ciudad mediante un plan de ordenamiento urbano no contaron con unas condiciones de habitad favorables, es el caso Alcibia, Amberes, Boston, Tesca, Chambacú entre otros. En consecuencia, aunque toda la ciudad esté sujeta a planes de desarrollo urbano, es posible hallar indicios de un desarrollo desigual, sobre todo, en las zonas menos favorecidas, donde su incorporación obedece a tratar de satisfacer la demanda de sus habitantes, de contar con los servicios mínimos que provee la ciudad a fin de posibilitar la generación de las condiciones mínimas necesarias para poder vivir³⁰. Mientras que en unas zonas están garantizados los servicios,

²⁸ VERGARA, A., (2008), La planificación urbanística y sus implicaciones en el mundo en globalización, Revista UOC sobre la sociedad del conocimiento, Universidad de Catalunya, 65-87, España.

²⁹ EZQUIAGA, J. M., (1998) "¿Cambio de estilo o cambio de paradigma?" en: URBAN No.2 (Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio), Escuela Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, España.

³⁰ RAMOS, J. L., (1985) "Planificación Urbana y Regional. Teoría y Práctica". Faud. UNC, Colombia.

en otras sólo son una aspiración que puede concretarse a largo plazo, mientras que en las primeras, las preocupaciones de sus habitantes tienen que ver más con la posibilidad de una mejoría constante de su nivel de vida, en la segunda son sus habitantes los que desarrollan esos espacios para la mejoría de su situación informal.³¹ Es claro que las posibilidades de mejoría de la prestación de los servicios públicos por parte de las administraciones en un centro urbano como Cartagena a mediados del siglo XX, fueron lentas en comparación a otras ciudades, se logran observar muchas propuestas pero pocas ejecuciones de las mismas, obras inconclusas y un grave estado sanitario de la ciudad. Entonces para Cartagena la situación era vista con preocupación y el abandono de las autoridades se traducían en inseguridad y en conductas o prácticas sociales no deseables.

Con lo cual en cada caso se produce un contexto urbano propio que a la postre, ejercerá una influencia decisiva en el comportamiento social de los individuos, un ejemplo son las prácticas ciudadanas en las zonas menos favorecidas, que se ven afectadas por un ambiente de deterioros físico y social que difícilmente podrá ser eliminado, y que termina por formar un círculo vicioso que se convierte en el modo característico de vivir de una parte significativa de los individuos que residen en dichas zonas.³² Es esta la problemática con mayor frecuencia encontrada en muchos de los habitantes, no solo de los barrios por fuera de la estructura urbana, sino en aquellos que se encontraban dentro de la misma, que reclamaban un mayor compromiso de la administración citando reiteradamente a los inspectores de policía, secretarios de la alcaldía para discutir los problemas de inseguridad que se estaban presentando en sus barrios, a ello sumémosle la falta de alumbrado que era una constante demanda por parte de sus habitantes que se lamentaban por los hechos vandálicos en estos lugares.

El crecimiento acelerado en espacio y población de una ciudad puerto, trae como consecuencia la necesidad de satisfacer ciertas demandas con respecto a bienes y servicios, por lo que se debieron reforzar las instituciones, o entes encargados del orden

³¹ VIVIESCAS, A., (1989) Urbanización y Ciudad Una cultura por construir en Colombia, Ediciones Foro Nacional por Colombia, Bogotá.

³² TRAPERO, J. J., (1999) "La Práctica del Planeamiento urbanístico en España". Ed. Síntesis, p. 6, España.

administrativo de este lugar, para efecto de dotar en equipamiento y en rubros que fuesen destinados a saneamiento, higiene, agua, drenaje, energía, vivienda, salud, etcétera, para que estos incidieran en el avance de la calidad de vida y bienestar de la población pero lo más importante en el desarrollo y orden del entorno urbano.³³

Las demandas insatisfechas por parte de la población cartagenera fueron a su vez fuente para examinar las políticas sociales y urbanísticas establecidas por la administración pública, los cambios que esta pudo ejecutar en vía de establecer una estructura urbana formal que buscara incorporar a aquellos que estuviesen por fuera de esta, brindándoles herramientas a estos grupos para constituirse y adherirse a un espacio haciendo tránsito en el mismo. El crecimiento urbano como producto de la expansión formal e informal de la estructura urbana genera una distribución no equitativa de los beneficios mínimos que otorga la ciudad, formando además áreas plenamente reconocibles³⁴. Esta situación remite a la necesidad de considerar el espacio geográfico de acuerdo a su origen social, formal o informal, de los sitios que podría suponerse componen el territorio de la ciudad, como punto de partida para la observación y análisis continuo del desarrollo de sus habitantes.

En nuestro trabajo de archivo observamos y examinamos las licencias de construcción, que fueron permisos que se tramitaban ante las autoridades de Planeación de la ciudad para expedir autorizaciones para la construcción de proyectos arquitectónicos y urbanísticos por los cuales se efectuaban modificaciones estructurales y arquitectónicas en bienes o inmuebles. En su mayoría era para realizar reparaciones o adiciones a casas de propiedad del solicitante o bien para efectuar mantenimiento que permitieran mantener el inmueble en buenas condiciones para el caso de las casonas viejas del recinto amurallado.

En ellas se solicitaban unos requisitos mínimos incluyendo un aporte que salía de un cálculo realizado por la oficina de planeación, en este dictamen se realizaba un pronunciamiento y concepto por parte de varios entes como lo eran la inspección de

³³ BAZANT, I., (1981), "Manual de criterios de diseño urbano". Ed Trillas. p. 12, México.

³⁴ CHOAY, F., (1983) El urbanismo: Utopías y realidades (especialmente: Numeral IX "la filosofía de la ciudad"), Edit. Lumen, Barcelona, p. 54, España.

sanidad e higiene, la Secretaria de Obras Públicas, la Sociedad de Mejoras Públicas y por último la secretaria del alcalde por medio de un interventor en obras. Estos le solicitaban al dueño del predio o inmueble certificado de propiedad o escrituras, su documento de identidad o la autorización en caso de que haya un apoderado, incluyendo un croquis bien elaborado de la propiedad.

La importancia de este documento reside en que nos deja ver en parte, aspectos socio espaciales, como planos, ubicación, el material utilizado en las construcciones, el costo de las mismas, el dinero con el cual contaban muchas veces los solicitantes, que en gran número era de barrios informales, por fuera de la estructura urbana, inclusive el transito social de la población cartagenera, hacia donde se dirigían la mayoría de construcciones. Datos necesarios para realizar nuestra investigación y establecer un método apropiado de acuerdo con nuestro problema de estudio, recolectando la información suficiente disponible para sustentar el crecimiento y transito social en Cartagena de Indias a mediados del siglo XX.

3. LA CIUDAD Y SUS POBLADORES

3.1 BALANCE HISTORICO

Cuando nos referimos a la modernidad en Colombia y al desarrollo de sus centros urbanos al iniciarse el siglo XX vemos que el país salía de la mayor depresión de su historia republicana, producto en gran medida de las numerosas guerras civiles, del estancamiento económico y de la desorganización social. Para entonces, la tasa de crecimiento anual se situaba alrededor de 13 personas por cada mil habitantes; según el censo de 1905, Bogotá alcanzaba los 100.000 habitantes, mientras que Medellín, Cali y Barranquilla oscilaban entre los 30 y los 50 mil. El resto de capitales de departamento albergaban menos del 10 % de la población. Colombia era un país de labriegos.³⁵ Para Cartagena esta situación no era extraña, sus posibilidades de crecimiento económico estaban supeditadas al desarrollo de políticas económicas de carácter nacional, ya que su protagonismo como puerto había menguado y se encontraba a la espera de grandes proyectos que lograrán jalonar su economía, que posteriormente se dieron y la llevaron a figurar y transformarse como ciudad.

Así el panorama variaría radicalmente durante el siguiente decenio. En las primeras décadas del XX el país vivió un progresivo y acelerado proceso de recuperación demográfica, originado en lo fundamental, por el permanente descenso de la mortalidad. El ritmo de crecimiento alcanza su mayor nivel histórico entre 1951 y 1964 con tasas del orden de 32 por mil. Esta silenciosa revolución demográfica fue favorecida, además, por una elevada y constante fecundidad (en promedio 7 hijos por mujer).³⁶ De esta suerte, la población que a comienzos de siglo era de 4.3 millones, se duplicó en 33 años, alcanzando en 1938 un total de 8.7 millones; una nueva duplicación se produciría 28 años después,

³⁵ ASUNCION, E., (1998) La investigación regional y urbana en Colombia, Desarrollo y territorio 1993-1997, Tomos I, Departamento Nacional de Planeación / Financiera de Desarrollo Territorial/Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (ACIUR)/Carlos Valencia Edit., p. 67, Bogotá.

³⁶ RUEDA PLATA, J. Q., (1999), El campo y la ciudad: Colombia, de país rural a país urbano, Banco de la república, p. 8, Colombia.

ascendiendo en 1964 a 17.5 millones. De proseguir este ritmo, la próxima duplicación se efectuaría en un lapso de 22 años. La atención nacional se volcó entonces a resolver la llamada "explosión demográfica".³⁷

Al igual que el resto del país Cartagena como centro urbano mostro una recuperación en su población y un descenso en la mortalidad, y como sucede en las grandes economías su crecimiento es proporcional al número de habitantes y a su productividad, es así que estos nuevos habitantes de la ciudad o grupos que la componen demandan bienes y servicios encaminados a la dotación, asistencia e instalaciones de equipamiento urbano. Durante las primeras cuatro décadas, gran parte del incremento poblacional fue absorbido por el campo, propiciando la formación de un extenso campesinado en todo el territorio nacional. Es a partir de la década del cuarenta cuando los procesos de urbanización se desatan con singular intensidad. La crisis agraria, los desequilibrios regionales, la incipiente industrialización, el auge del comercio y los servicios, la presión demográfica en el campo y la violencia política configuraron las condiciones para esta acelerada reubicación de la población.³⁸

Es cierto que esta situación fue general en el territorio nacional pero presentando singularidades, visto el fenómeno desde una perspectiva de reorganización de los grupos sociales, es a partir de estos procesos de urbanización y en el caso de Cartagena de indias de desplazamiento de grandes grupos de un área central a una peri central, que se efectúan grandes traumas socio espaciales no solo desde dentro del área central sino desde afuera de la misma con la presión demográfica desatada en toda la nación.

En 1938 en 70 % de la población residía en el campo y sólo el 15 % en núcleos de más de 10.000 habitantes. El crecimiento rural en las décadas siguientes, por efecto de la emigración, se redujo a la mitad, ubicándose en niveles entre 11 y 12 por mil. A partir de

³⁷ ZAPATA.V., (1994) Políticas institucionales para el desarrollo urbano, Ministerio de Desarrollo Económico/Departamento Nacional de Planeación/programa de Gestión Urbana de las Naciones Unidas, Bogotá.

³⁸ ARANGO, S., (1989). Historia de la Arquitectura en Colombia. Ediciones Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.

1970, la población rural prácticamente se ha estancado en un volumen cercano a los 11.5 millones, pese a un importante crecimiento natural, siendo el crecimiento natural absorbido por las grandes urbes.³⁹

Fue precisamente ese crecimiento natural que impulso el transito social dentro y fuera del recinto amurallado, con las diferencias positivas y negativas que pudiesen atraer o relegar a la población del área céntrica de la ciudad, convirtiendo esta ecuación en la unión del incremento natural y social de la población en un fenómeno que puede determinar el volumen socio espacial de esta. En el transcurso de cinco décadas (1920-1970) se ha cumplido en lo fundamental el proceso de urbanización de la población, de la economía y de la cultura del país. Las tasas de crecimiento urbano se duplican en este período, alcanzando entre 1951 y 1964 su máximo nivel histórico (54 por mil). La población urbana se incrementó en 21.3 millones, pasando de 2.7 a 24 millones en el período. La inmensa mayoría de esta población se concentró en las grandes ciudades y áreas metropolitanas y en las ciudades intermedias. Colombia observó en estas décadas el surgimiento de una malla urbana equilibradamente distribuida en el territorio nacional, ejemplar en los procesos de urbanización en América Latina, por el que se le reconoce como "un país de ciudades".⁴⁰

Por lo cual el incremento de la población urbana dado el caso de Cartagena siendo esta una ciudad intermedia para la época, advirtió el vislumbrar de un centro urbano, generando una segregación social, un desprendimiento del espacio en virtud de las distintas actividades comerciales e industriales que se pudiesen desarrollar en dicho espacio y así contribuir a la configuración física y bienestar de sus ciudadanos. Hasta comienzos del siglo XX los desarrollos habitacionales en Colombia, por decir lo menos, se realizaron con materiales locales y con técnicas artesanales. El bahareque de origen precolombino fue adoptado por los obreros, por los campesinos y en general por la población de bajo poder adquisitivo como el sistema para levantar sus viviendas mientras que el adobe, la tapia pisada, la

³⁹ ARTERO, J., (Comp.) (1994) Pobladores Urbanos (Tomo I: Ciudades y Espacios y Tomo II: En busca de identidad), Colcultura, Instituto Colombiano de Antropología (ICAN) y Tercer Mundo, Bogotá.

⁴⁰ BOTERO HERRERA, F. (1996) Medellín 1890-1950 Historia urbana y juego de intereses, Edit. Universidad de Antioquia, p.12, Medellín.

mampostería de ladrillo y la de piedra sentadas en mortero de cal fueron utilizados para construir las viviendas de las familias pudientes, los edificios de importancia civil y las iglesias.⁴¹

En tal sentido las construcciones cartageneras no discreparon con el modelo habitacional anteriormente descrito, ya que analizando las licencias de construcción en muchas solicitudes los materiales utilizados para proyectos de menor cuantía fueron el bahareque las tapias de arcilla y techos de zinc, mientras los trabajos con un mayor presupuesto constaban de mampostería y piedra siendo este criterio el más utilizado en las grandes casonas del Centro, Manga y Pie de la Popa.

Todo esto trajo consigo nuevos paradigmas de progreso entre los que se encontraban el cemento y el acero dentro del campo del desarrollo urbano y habitacional. Estos materiales provenientes de procesos industriales se insertaron fácilmente y de manera rotunda en una sociedad en transformación gracias a que hacían parte de un sistema conformado por el mercado, la academia, la ciencia y las políticas públicas.⁴² Sin duda alguna el hecho de que estos paradigmas en la construcción estuviesen variando significaba la transformación del mapa físico de la ciudad, de sus complejos habitacionales y de un mejor vivir. Pero todo este avance se traducía en retos para la administración pública dado que requería una mayor ejecución en obras de equipamiento básico y sanitario para la ciudad.

Los materiales locales, las técnicas utilizadas como la tapia pisada y adobe entraron en desuso no porque desde la ciencia o la academia se demostrara su ineficiencia, sino porque al no estar enmarcadas dentro del sistema fueron asociados con la pobreza y el atraso. Los edificios públicos y los nuevos desarrollos habitacionales se construyeron desde 1920 de la mano del cemento, este material había llegado desde finales del XIX, pero su uso masivo en los complejos habitacionales vino a desarrollarse en 1920. Las viejas casas de tapia o adobe y las precarias construcciones de bahareque quedaron relegadas para quienes no

⁴¹ CASTILLO, C., (Comp.) (1977) Urbanismo y Vida Urbana, Instituto Colombiano de cultura, p. 25, Bogotá.

⁴² COLCIENCIAS, (1993). El entorno natural y construido del hombre colombiano. Bases para un plan del Programa Nacional de Ciencias del Medio Ambiente y el Hábitat. Bogotá.

habían dado el salto hacia la modernidad y el progreso.⁴³ El cemento se estableció de allí en adelante en el material de vanguardia para levantar los complejos habitacionales en la ciudad; eso sí, no fueron los sectores populares los que colocaron esta pauta o empezaron a construir con dichos materiales, sería hasta 1930 y 1940 que se evidenciarían dichas transformaciones en sus estancias, dado el caso de Zaragosilla en 1927, El Prado y Tesca en 1938.

La aparición de los barrios en las ciudades pareciera que es un evento casual en los procesos de urbanización, y podría verse de esa manera, pero para que uno aparezca se tiene que presentar una necesidad y fue esa necesidad la que motivo el tránsito de la población cartagenera. En el caso de Bogotá el surgimiento de algunos tuvo una connotación particular, ya que se crearon como medida para controlar problemas de higiene, hacinamiento y déficit de habitaciones adecuadas, dificultades por las que atravesó la ciudad especialmente entre 1880 y 1930.⁴⁴ Siguiendo ese razonamiento nos damos cuenta que es la necesidad de un espacio habitacional la que da pie a un tránsito social, en el cual el uso del suelo y el acceso a este crean condiciones informales y dificultades en el orden urbano que para Cartagena se evidencio en la incapacidad de generar políticas que ofrecieran a la ciudadanía un plan de salida a ese fenómeno.

Para ser Cartagena de Indias, una ciudad antigua, pequeña y con mediana población, sufrió desde finales del siglo XIX una sobrepoblación; esta creció cinco veces entre 1880 y 1939, lo que llevó a una ciudad apacible y conventual, donde los ritmos de vida y las formas urbanas no eran las propias de una gran capital a forzosamente insertarse en la rueda del cambio que suponía el siglo XX, es así que la cantidad de habitantes creció y el espacio de la ciudad no se extendió, tal como sucedió en las ciudades importantes de Europa.⁴⁵

⁴³ CURRIE, L., (1988) Urbanización y desarrollo. Un diseño para el crecimiento metropolitano, Cámara Colombiana de la Construcción (CAMACOL), Bogotá.

⁴⁴ GIRALDO ISAZA, F., (1989), Reforma urbana y desarrollo social, CAMACOL, Bogotá, Colombia.

⁴⁵ Citado por CASAS ORREGO, A., En: Expansión y Modernidad en Cartagena de Indias 1885.1930: ZAPATA OLIVELLA, M., (1983), Chambacú, corral de negros. Medellín: Editorial Bedout.

En efecto las dificultades por las que atravesaba la ciudad no solo fueron las antes mencionadas sino que a eso se sumó la aparición de sectores o barrios espontáneos, donde la deficiencia en los servicios públicos, la construcción inadecuada del sistema de alcantarillado, la falta de planificación en la construcción de calles y avenidas no fue el apropiado para cubrir necesidades de una ciudad en crecimiento, muestra de aquello los pocos esfuerzos de los que ostentaban las administraciones públicas en ayudar a mejorar las condiciones de vida de los menos provistos de suelos y equipamiento urbano.

3.2 TRANSFORMACIONES EN EL MAPA FISICO E INDUSTRIAL

A lo que respecta a Cartagena entrado el siglo XX, su centro urbano contaba con la Construcción del Mercado Público en Getsemaní, al igual surgían las primeras industrias como: Kola Román, Industrias Lemaitre, el Acueducto de Matute (Turbaco), el primero que tuvo la ciudad. En su haber nos encontramos con el desarrollo de los barrios de Manga, Pie de la Popa, Cabrero, El Espinal. Se inaugura las primeras obras en infraestructura el primer Puente Román, también se construye el primer Puente Heredia. En 1911 con el centenario de la independencia de Cartagena, algunas de las construcciones de ese momento son: el Parque de El Centenario, la remodelación del Paseo de los Mártires, el teatro Heredia.⁴⁶ Una señal significativa del progreso de la ciudad como centro urbano estuvo en muchas de las obras de infraestructura del centenario que nunca obedecieron a un plan general de ordenamiento para este espacio, sino a una reafirmación identitaria con él. De hecho en no pocos casos, gran parte de las ejecuciones iban en abierta contradicción con lo que podía ser un plan regulador que podría dar un orden a la estructura urbanística de la ciudad no en su fachada pero si en su desarrollo socio espacial.

Cabe hacer mención a una compañía que genero e impulso la construcción de obras significativas para la ciudad como la carretera Mamonal-Cartagena, el desarrollo posterior

⁴⁶ DEAVILA. O. (2008), Políticas urbanas, pobreza y exclusión social en Cartagena: el caso de Chambacú, 1956-1971. Tesis de grado para optar por el título de historiador. Cartagena: Universidad de Cartagena. 2008. En: Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica n.º 7. Barranquilla: Universidad del Atlántico - Universidad de Cartagena - Funsarep.

a lo que luego se convertiría en Zona Portuaria e Industrial de Mamonal, el desarrollo urbano de Boca grande entre otras obras. La ANDIAN se constituye como una de las compañías o empresas más relevantes en el haber económico de nuestro centro urbano, pero su aporte más significativo lo encontramos en la inauguración del oleoducto Barrancabermeja-Cartagena construido en 1926. Entre otras obras en la ciudad damos cuenta del edificio del Banco de la República, la construcción por parte del arquitecto francés Gastón Lelarge al reemplazar el puente de madera de Manga, por uno en concreto reforzado, también en esa fecha se establecen los barrios de Torices, Canapote, Crespo, Bosque y se construye el Muelle de carga en Manga.⁴⁷ Al mismo tiempo hubo durante este periodo una transformación física de la ciudad que repercutió de manera evidente en la vida cotidiana de sus habitantes, tal cambio en momentos se tornó inesperado para muchos de sus promotores, los cuales tuvieron la sensación de que la ciudad inevitablemente no se había logrado mejorar, sino que por el contrario el caos y el desorden se estaban apoderando de ella debido al poco control ejercido en el ámbito socio espacial.

Desde la segunda década del siglo XX hay una urgente necesidad por tratar de estructurar el crecimiento de la ciudad de una forma racional y ordenada. Fruto de ello fue la planeación de políticas urbanísticas, que si bien no era en sentido estricto un plan moderno de regularización, mostraba de manera clara las grandes preocupaciones que invadieron a los administradores de la ciudad durante este periodo. Por ejemplo los escenarios deportivos que fueron pieza importante en esta dinámica, en 1947 con la construcción del estadio de beisbol y en 1950 con la construcción del estadio de fútbol “Pedro de Heredia”, obras que no respondían a brindarles espacios de esparcimiento y cultura a los ciudadanos sino a intereses políticos y figurativos, el primero para la serie mundial de beisbol y el posterior a los juegos nacionales. A partir de 1953 nace el sector industrial de Mamonal grandes empresas se establecieron en la ciudad. Para este mismo año se elabora el proyecto de urbanización de La Matuna y se fortalece como sector de negocios, en la década del 60 Se inician las obras de construcción del Hospital de Boca grande, al igual que se construye por Intercol la Refinería de Cartagena, esto junto a la aparición de nuevos barrios: Blas de

⁴⁷ BOSSA HERAZO, D., (1986), Cartagena Independiente, Academia de la Historia de Cartagena.

Lezo, San Pedro, El Socorro construidos masivamente por el ICT, Instituto de Crédito territorial, luego INURBE.⁴⁸ Cuyo propósito y funciones estuvieron encaminados a fomentar el desarrollo urbanístico y habitacional de la ciudad.

La característica de las obras realizadas durante este periodo en la ciudad tenía algunas particularidades urbanísticas que se antojaban como inéditas en la conformación del espacio de Cartagena. Por una parte, hay una gran resistencia a la retícula como eje esencial de desarrollo urbano, la mayoría de obras eran fachadas de embellecimiento y no en procuras de establecer, extender las instalaciones de equipamiento urbano básico como alcantarillado, alumbrado, calles que pudiesen favorecer a un mejor orden socio espacial. Partiendo de este panorama, surge el propósito de realizar una aproximación al debate, a las políticas y a la intervención de la administración pública que se presentaron en torno a la necesidad de dar solución a las problemáticas sufridas por la población y la ciudad, generando barrios obreros con deficientes condiciones higiénicas y salubridad. Al despuntar el nuevo quinquenio la ciudad registró una fase de transformaciones profundas en lo económico, social, político y cultural. El desarrollo industrial y la consolidación de una elite empresarial, representada por comerciantes, banqueros e industriales asociada a la migración extranjera, impulsaron esta transformación que se plasmó en lo urbanístico, el arte, la literatura, las costumbres y la identidad cultural de los cartageneros. Estos vieron como la apertura del ferrocarril que unió a la ciudad con el puerto de Calamar sobre el río Magdalena, permitiría que la bahía recuperara su papel estratégico como puerto comercial sobre el mar Caribe.⁴⁹

Una de las características principales de la ciudad en general fue su creciente especialización y crecimiento. Su división en sectores dedicados a actividades específicas como el comercio, la manufactura y la industria. Los grupos sociales que antes cohabitaban dentro de un mismo espacio urbano sufrieron una creciente segregación según la clase y las

⁴⁸ COLORADO, A., (2011), Cartagena en el siglo XX, breve cronología urbana, El universal, Noviembre 11, p. 8, Cartagena.

⁴⁹ Véase: DIAZ SARMIENTO, L., (2005), El discurso urbano en Cartagena, Universidad de Cartagena, Colombia.

condiciones económicas. Algunas familias habían logrado consolidar capitales en torno de las actividades de comercio exterior y fabricación de bienes de consumo y se hacían los primeros ensayos de industrialización. En 1891 se contaba ya con una planta eléctrica, en 1904 con acueducto y a partir de 1905 se inició una transformación planificada de la ciudad.⁵⁰ Esta diferenciación se vio expresada en la adopción de nuevos espacios y en la diferenciación marcada en sus viviendas al igual en su sentido moderno de actuar adoptar conductas en el ámbito de la familia y la intimidad conyugal que se convirtieron en la fuente de la privacidad y el buen vivir en comunidad para establecer espacios distantes con la cultura popular.

El segundo ciclo económico se extiende de 1930 hasta mediados de la década de 1950. Se inició con los efectos negativos de la Gran Depresión. Un factor que perjudicó a Cartagena, desde el comienzo mismo de la década de 1930, fue el ascenso de Buenaventura como puerto de primera importancia, tanto para las exportaciones como para las importaciones. Esto se pudo dar después de 1920 debido a que una vez se abrió el Canal de Panamá, se podía usar para exportar e importar de Europa y la costa este de Estados Unidos. Como además ese puerto está más cerca de la zona cafetera, los puertos del Caribe perdieron importancia relativa desde comienzos de la década de 1930. Desde 1931 Cartagena pasó a ocupar el tercer puesto como puerto para las importaciones, cuando hasta el año anterior sólo Barranquilla la superaba.⁵¹

Otro aspecto en el cual se muestra el progresivo estancamiento de la economía de Cartagena es que a lo largo de las décadas de 1920 y 1930 desaparecieron muchas de las empresas industriales que se habían creado en la ciudad desde fines del siglo XIX. Por ejemplo, la Fábrica de Hilados y Tejidos de De la Espriella Hnos., creada en 1909, y la cual para 1933 tenía 450 obreros, se incendió hacia 1934 y no se volvió a abrir. Ya para 1950 la participación de Cartagena en el consumo de energía eléctrica para usos industriales era

⁵⁰ ORREGO CASAS, A. L., (1994), "Expansión y modernidad en Cartagena de Indias 1885-1930". En: revista Historia y Cultura No 3, facultad de Ciencias Humanas, p. 63, Universidad de Cartagena.

⁵¹ ATUESTA MUÑOZ, F., (2006), Desarrollo urbano en Cartagena S.XX, Desafíos y perspectivas de un orden sin control, Academia de Historia de Cartagena, p. 23, Cartagena.

sólo del 1,4% del total nacional.⁵² Estos factores negativos reflejan el letargo en que había entrado la economía de Cartagena desde comienzos de la década de 1930 y es la caída en la participación de la ciudad en los ritmos económicos nacionales que desemboca un estancamiento en los ritmos sociales y en el comportamiento de sus actores principales. Mientras que en 1930 esa participación fue del 6,84%, ya para 1950 había caído al 2,54%¹². Para una ciudad portuaria, y con grandes posibilidades turísticas como lo era Cartagena en esa época, este hecho es de la mayor importancia. Por lo tanto, es uno de los sucesos que ayudó a revertir el declive relativo del período 1930-1954.⁵³

Estos ciclos económicos poco promisorios para un centro urbano como Cartagena no mejorarían las expectativas de equipamiento e infraestructura urbana, no queriendo decir con esto que el bienestar de la mayoría de sus habitantes cambiaría, por un lado Cartagena se conectaba con el resto del país desde el punto de vista del desarrollo económico y social de la ciudad, por el otro la industria petroquímica de Mamonal hizo emerger a la ciudad del estancamiento en que se encontraba y fue hasta con la inauguración en 1955 de la carretera Troncal Occidental, con la cual por primera vez se pudo salir del aislamiento que vivía la Costa Caribe con el interior del país, empezó a superarse y así la ciudad sufriría una significativa migración de pobladores que ocuparían grandes espacios en su periferia.

3.3 ASPECTOS DEMOGRAFICOS

El retroceso demográfico que tuvo Cartagena después de la independencia tocó fondo hacia 1870. En el censo de 1875 la población de la ciudad alcanzó su nivel más bajo en todo el siglo XIX, 8.603 personas. Después de esa fecha tanto la economía como el número de habitantes empezaron a recuperarse. Ya para el censo de 1881 la población se había

⁵² RIVERA LINARES, L. F., (2012), Modernización, sociedad y desarrollo Urbano en la Cartagena del siglo XX: Un balance historiográfico, Revista Alaula, Universidad de Cartagena, p. 8, Cartagena.

⁵³ AGUILERA DIAZ, M.; MEISEL ROCA, A., (2009), Tres siglos de historia demográfica, Cartagena de indias, Banco de la Republica, Colombia.

incrementado a 9.491 personas⁵⁴. En principio Cartagena como centro urbano no respondía a su evolución demográfica y su crecimiento se encontraba por debajo del decrecimiento de la misma, junto a eso también su balance migratorio y flujo de estos no era mayor ni significativo por la pérdida de protagonismo como puerto y una deficiente planeación y administración de sus recursos económicos.

Lo que respecta a la ciudad de Cartagena de Indias lento crecimiento entre 1881 y 1905. Se pasó de 8.603 a 9.681 habitantes. La tasa de crecimiento anual (0,4%) fue inferior a la registrada en Barranquilla (3,5%) a la del total del país (1,2%). Se inició el poblamiento de zonas extramuros: El Cabrero y el Pie de la Popa. Entre 1912 y 1951 la tasa de crecimiento de la población fue la más alta de toda su historia hasta ese momento 3,2%.⁵⁵ Así, y como fruto de ese lento crecimiento, empezó el transito socio espacial fuera del recinto amurallado, la percepción de este hecho nos hace pensar que el fenómeno parte no de una necesidad habitacional sino por una necesidad social de diferenciación al confrontar las necesidades sociales de un pequeño grupo.

Desde los comienzos de la década de 1880 se inicia uno de los tres ciclos económico-demográficos de mediana duración que ha tenido la ciudad. El primer ciclo se extendió, aproximadamente, entre 1880 y 1929, y fue uno de expansión demográfica y resurgimiento económico. Un segundo ciclo, empezó en 1930, con la Gran Depresión, y va hasta mediados de la década de 1950. Aunque hubo crecimiento demográfico, éste fue moderado, en comparación con otras ciudades colombianas, y el auge anterior de la economía se frenó. El tercer y último ciclo, y en el cual nos encontramos, se podría decir que empezó en 1957 cuando se inauguró la refinería de Intercol en Mamonal. Se ha caracterizado por un ritmo de crecimiento económico y demográfico acelerado, sobre todo desde 1973, cuando ha superado la tasa de crecimiento demográfico de las cuatro principales ciudades

⁵⁴ Véase: LEMAITRE, E. (1983). Historia General de Cartagena Tomo IV. Bogotá: Banco de la República.

⁵⁵ Véase: MEISEL ROCA, A., (2000), Cartagena 1900-1950. Al remolque de la Economía Nacional, Banco de la Republica, p. 12, Colombia.

colombianas.⁵⁶ Fue este último ciclo el que cohesiono una larga lista de eventos que generaron una coyuntura social en pro de un proyecto moderno de construcción urbanística e infraestructura para la ciudad de Cartagena pero que al mismo tiempo desplazo a un sin número de grupos sociales dejándolos al margen de una estructura formal dentro del orden urbano de la ciudad.

Entre 1930 y 1960 la ciudad registró un crecimiento de la población a tasas superiores a la media nacional. En 1960, el crecimiento de la población era más acelerado, sin embargo, la población se ha triplicado desde la década de 1950 gracias a una mezcla de la privatización de la infraestructura portuaria, de la creciente industria, y el hecho de que, proporcional a su población, la economía ha tenido un comportamiento notable⁵⁷. Una conclusión que podemos observar en esos registros como la población se ve afectada desde el punto de vista del orden urbano pues ese crecimiento hace que su tránsito sea más acelerado y por ende con menos garantías de acceso a un equipamiento urbano y acceso a la vivienda digno son las licencias de construcción las que dan muestra de este fenómeno porque muchas empresas solicitan cambios sustanciales en predios particulares en los cuales se habían desplazado a grupos familiares.

Al analizar los censos de población de los primeros años del siglo XX, llama la atención el enorme salto que parece dar la población de Cartagena entre 1905, cuando se registraron 9.681 habitantes, y 1912 en la cual se contabilizaron 36.632 personas (un aumento de una magnitud demasiado elevada) lo que implica una tasa de crecimiento anual del 19,0%. La explicación a la anterior anomalía es que solo hasta 1905 se definió la población de Cartagena como aquella que vivía en el antiguo casco urbano amurallado, incluyendo a

⁵⁶ BAEZ, J., & CALVO, H. (2000). La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación y rezago. En H. Calvo, & A. Meisel, Cartagena de Indias en el siglo XX, Banco de la República, pp. 71-117, Cartagena.

⁵⁷ SAMUDIO, A. (2000). El crecimiento urbano en Cartagena en el siglo XX: Manga y Boca grande. En H. Calvo, & A. Meisel, Cartagena de Indias en el siglo XX (págs. 139-173). Cartagena: Banco de la República

Getsemani⁵⁸. Estos censos son muestra de la génesis de los grupos sociales que componen la ciudad no estando estos en el orden formal de la estructura urbana, sin embargo son estos los que desplazados del antiguo casco urbano pasaran hacer ese eje dinámico de crecimiento en su estructura eso si no contando con políticas urbanísticas que pudiesen mejorar su entorno y más aún sus condiciones de vida.

Durante la colonia las autoridades españolas no permitieron el poblamiento en los alrededores de la ciudad amurallada, por razones militares. En las primeras décadas de vida independiente esto no cambió, no porque estuviera prohibido sino por la caída en la población y la crisis económica de la ciudad, y porque no hubo mayor presión para poblar el territorio contiguo a las dos islas originales. Sin embargo, después de la década de 1930 se empezaron a poblar estos espacios y la ciudad crecía hacia su periferia barrios como Torices, Boca grande y, sobre todo, el Pie de la Popa se erigía en la urbe.⁵⁹

Datos censales muestran que en 1910 en El Cabrero y Boca grande había unos pequeños caseríos con 190 personas. En el Pie de la Popa había un total de 2.294 habitantes, lo cual resulta muy significativo, pues en ese año en la ciudad amurallada vivían 9.491 personas. Luego se fueron asentando pobladores en el Espinal y Manga. Entre 1881 y 1909 la población que vivía extramuros en el Pie de la Popa, Espinal, Manga y el Cabrero, creció a una tasa anual de 7,3%, mientras que los barrios intramuros tuvieron un crecimiento demográfico del 0,8%.⁶⁰ Como resultado, en había más habitantes en lo que ya se consideraban como barrios extramuros que en la ciudad amurallada. Mientras que en los primeros había 17.717 personas en esta última eran solo 12.066, para un total de 29.783 habitantes. Existe consenso respecto a las desventajas generadas por una expansión urbana

⁵⁸ PUENTE, J. (2006). La movilidad social de Cartagena de Indias en el último siglo del segundo milenio. *Identidad, Memoria, Historia y Cultura en el Caribe*. Cartagena: Memorias V y VI Seminario Internacional de Estudios del Caribe.

⁵⁹ CABRALES, C. (2000). Los barrios populares en Cartagena de Indias. En H. Calvo, & A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Banco de la Republica, PP. 181-209, Cartagena.

⁶⁰ TÉLLEZ, G., (1984) “La arquitectura y el urbanismo en la época republicana, 1830-40/1930-35” y “La arquitectura y el urbanismo en la época actual (1935-1979)” en Jaramillo Uribe, Jaime, *Manual de Historia de Colombia*, Tomo II, Capítulo XV y Tomo III, Capítulo XXII, Pro cultura S.A. e Instituto colombiano de Cultura, Bogotá.

incontrolada. Está demostrado en numerosos sectores que la falta de planeación en la estructura urbana de una ciudad produce efectos de desorden en la misma: falta y/o desorganización en distintas áreas del equipamiento urbano.

Una parte de las personas que repoblaron los alrededores inmediatos a la ciudad histórica se estableció entre el mar y la muralla que se extiende entre los baluartes de Santo Domingo y Santa Catalina. Allí se establecieron desde los primeros años del siglo XX los barrios denominados Boquetillo, Pueblo Nuevo y Pekín. Para 1920 ya tenían una población de 650, 861 y 552 personas, respectivamente. Es decir, debía ser un conjunto de unas 350 casas, la mayoría de ellas muy humildes, como se observa en las fotografías de la época. Ya para 1937 había en estos tres barrios unas 400 casas, que el alcalde de la época, Daniel Lemaitre Tono, se puso en la tarea de erradicar y trasladar a sus vecinos al sector de Canapote en las faldas de la Popa.⁶¹

Con estas medidas las administraciones públicas repiten el patrón colonial de segmentación espacial de la ciudad en la cual los negros, mulatos y blancos pobres vivían principalmente en la isla de Getsemaní, parcialmente amurallada, y los blancos vivían en la isla donde se formó la ciudad y que estaba completamente amurallada. Con el devenir de los años hubo variaciones de este patrón pues no solo se desplazaron los que tenían una carencia habitacional sino también aquellos que buscaban una diferenciación social. Dos importantes consecuencias de la recuperación económica y demográfica fueron la restauración de buena parte de las casas que estaban abandonadas o en muy mal estado y el derribo parcial de las murallas y fortificaciones, luego este comportamiento de la economía no se vería plasmado en el buen vivir de la mayoría de los habitantes de la ciudad cuyas falencias habitacionales y de equipamiento básico no fueron mejoradas.

⁶¹ SOLAUN, M., & KRONUS, S. (1997). Dimensiones estructurales del conflicto racial en la modernización - urbanización de Cartagena (Colombia). En H. Calvo, & A. Meisel, Cartagena de Indias y su Historia, pp. 23-43, Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano Seccional Caribe, Banco de la República

4. LA DECENTRALIZACIÓN DEL ESPACIO

4.1 CRECIMIENTO DISPERSO

Construir una estructura urbana no es solo un asunto urbanístico, sino vital para los individuos que componen la ciudad, la construcción de equipamientos públicos da pie para que se conforme un orden y estructura formal. Cuando no se dan estos preceptos es muy común que se dé un crecimiento disperso. Este corresponde a los asentamientos que se encuentran por fuera de las normas urbanas establecidas por un ente administrativo, impidiendo que estos se hagan a ciertos derechos y prácticas ciudadanas. Partamos del supuesto que para ejercer los derechos de un ciudadano es necesario habitar en un área formal que se encuentre en la estructura legal urbana, pero cuando se expresa un crecimiento disperso esta estructura no permite que aquellos que estén insertos en ella puedan poner en práctica esos derechos o ser escuchados por medio de prácticas cívicas que le brinda el ser ciudadano.

La realidad en estos lugares desprovistos de asistencia urbana y con carencias de título de propiedad legitimaba su inasistencia, recuerden que es necesario ser titular de la propiedad para efectuar cambios o mejoras en los inmuebles. Dentro de las licencias de construcción, es de suponer entonces que muchas de estas transformaciones no se registraron, los permisos no se solicitaron y por ende estos siguieron sin estar dentro de la estructura formal urbana. El crecimiento disperso se da por medio de grupos que habitan espacios por fuera de la estructura urbana formal, esto no les impide delimitar las normas de usos del suelo, las formas de construcción, la ubicación de las viviendas, construyen calles y solucionan los problemas de acceso a los servicios básicos⁶², por eso cabe hacer la reflexión que estos no puede ser llamados informales o ilegales a secas. Debemos entender estas construcciones colectivas como acuerdos sociales a los que han llegado los habitantes de estos barrios para garantizar la convivencia dentro de la comunidad.

⁶² TERRAZAS MEDOZA, C. (2009), Crecimiento Urbano Disperso, Organización espacial y eficiencia de los patrones de crecimiento en México, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, P. 22, México.

Lo anterior es un patrón de como muchos de estos grupos en la ciudad de Cartagena constituyeron estos espacios a pesar de las carencias que pudieron tener sus habitantes, ellos fueron capaces de establecer un control dentro de sus comunidades y estructurarse un orden urbano para sí mismos. Uno de los debates más reiterado en los estudios urbanos ha sido la caracterización social de los pobladores de los sectores populares y su lugar en la ciudad; las posiciones han oscilado desde aquellas que los perciben como una amenaza para el orden socio espacial, hasta aquellas que los consideran como sujetos portadores del cambio social.

En la estructura urbana estos sectores se muestran carentes de herramientas y equipamiento, están ausentes la infraestructura de agua y alcantarillado, una recolección de basura igualitaria en el territorio, alumbrado público, etc. Y cuando son provistas estas son insuficientes e ineficientes todo esto por su condición de invasores de terrenos, pérdida de identidad e integración social haciendo parte de paisajes urbanos poco alentadores y de una expansión horizontal incontrolada, convirtiéndose en una expansión no planeada.⁶³ Un argumento preciso sobre los proceso de dispersión y difusión urbana tienen su origen en la búsqueda de mejores condiciones habitacionales, calidad de vida, Entonces, el modelo de crecimiento disperso o informal no es, en general, el resultado de un plan que haya tenido en cuenta la disposición de las infraestructuras sino de la pérdida de identidad e integración de los individuos que hacen parte de una comunidad.

Sin embargo, se suele confundir este tipo de expansión con la expansión urbana territorial en general. Como lo veremos, existen varios tipos de expansión territorial de la ciudad. Hasta podríamos considerar que la densificación es una forma de expansión urbana (vertical). En todo caso, cuando se realizan reflexiones sobre el modelo urbano: ciudad dispersa, lo que está en juego es una discusión sobre modelos de desarrollo urbano, visiones de ciudad y definiciones del futuro que se desea para las ciudades. Se tratará aquí de analizar cuáles son las diferentes opciones; de proponer pistas de reflexión para que

⁶³ CARRILLO, H. (2011). Ocultar la pobreza para inventar el paraíso: la construcción histórica de la imagen turística de Cartagena 1943-1978. Tesis de Grado para optar al título de Historiador, Universidad de Cartagena.

pueda plantearse un modelo de desarrollo encaminado a una equidad urbana.⁶⁴ Cartagena como la mayoría de centros urbanos en Colombia experimento un crecimiento espacial y demográfico, más no un desarrollo urbanístico por el hecho de que muchas funciones dentro de la estructura urbana no eran satisfechas o tratadas por parte de la administración pública a eso sumémosle que en algunos casos esas falencias en equipamiento eran resueltas por sus mismos habitantes.

4.2 CONCENTRACION Y EXPANSION

En un centro urbano se representan los objetos materiales y simbólicos de una sociedad en ella acontecen hechos sociales que están presentes en todos los habitantes que ocupan ese espacio, es la concentración y expansión de los que allí habitan un hecho social, que se materializa con las dinámicas de la sociedad en un hecho urbano. La concentración y expansión es un hecho urbano que repercute a las ciudades, en muchos casos responden a dinámicas no planificadas que han dejado urbanizar terrenos en suelos menos aptos o peor situados. Es básicamente un modelo espontáneo que se apoya en gran medida de la infraestructura existente, en el que la gestión administrativa y la actuación personal de los distintos agentes resultan decisivas⁶⁵. Lo anterior a fin de revelar la extensión de todos los barrios dentro de la estructura urbana de la ciudad a mediados del XX. Esto no solo nos permitirá conocer el desplazamiento de cada uno de los asentamientos sino la dinámica de su evolución y la importancia espacial que cada uno de ellos representaba para la Cartagena de la época.

Como sabemos, la ciudad es resultado de la interacción e interdependencia de un conjunto de variables a lo largo del tiempo. Para facilitar el análisis y la comprensión de esta dinámica urbana que afecta a sus habitantes, se estableció como metodología analizar algunas de las

⁶⁴ CONTRERAS RENDÓN, H. J., (2009) Una reflexión sobre el modelo urbano: ciudad dispersa-ciudad compacta, centro Universitario de la Costa. CUCOSTA. Universidad de Guadalajara No. 203, Jalisco, México.

⁶⁵ VIVIESCAS M., MARCARIAN, A., (Comp.), (1996) Pensar la ciudad, Tercer Mundo Editores, CENAC y Fedevivienda, Bogotá.

variables de forma independiente social, físico-espacial e industrial para construir un marco de referencia común a ellas y comprender este proceso de crecimiento y equipamiento. Barrios como Manga, El Cabreo, Pie de la Popa, obedecen al primer intento de urbanización moderna planificada en la ciudad, que se convertirían en los sectores exclusivos de la elite empresarial e industrial, mientras los barrios del Espinal, Pie del Cerro, Lo Amador, La Quinta, albergaban una población mayoritariamente pobre, que se ocupaba en oficios varios: Zapateros, ebanistas, herreros, albañiles, aguateros, lecheros, etc.⁶⁶; esta era la distribución espacial de este centro urbano que se constituía con grandes dificultades. Entre los problemas que se ocasionan se cuentan la equidad de la distribución espacial de los recursos, que de no resolverse puede convertirse en un foco de tensión social y deterioro de su tejido a largo plazo. Es importante también el cómo afecta la excesiva concentración de la población, el desplazamiento de esta hacia la periferia y las obras administrativas en un número reducido a la eficiencia y el crecimiento de su centro urbano.

Una de las actividades que se generan en los centros urbanos son aquellas que diferencian y segregan socialmente a otros grupos, una de las variables que se dan en estos asentamientos por fuera del orden son sus lazos comunitarios, hay cinco funciones que definen mejor el carácter urbano de estos espacios que podrían definir con claridad este fenómeno de ciudad, en un primer momento está la vivienda y nuevos suelos, por otro lado el transporte y la movilidad, higiene y alcantarillado, seguridad y conducta por ultimo infraestructura urbana y empresas públicas:

4.3 VIVIENDA Y NUEVOS SUELOS

Para sujetos de tránsito en condiciones socio espaciales adversas, tal se encontraban los sectores populares en Cartagena, cualquier forma de vivienda o suelo donde establecerla, significaba un espacio que por consiguiente brindaba una solución habitacional, donde resguardar la vida privada de la familia, a partir de esta consigna los pobladores de la

⁶⁶ ORTIZ CASSIANI, J., (2004), Modernización y desorden en Cartagena, 1911-1930, Amalgama de ritmos, p. 89, Colombia.

ciudad al verse insertos en cambios de la estructura familiar y diferenciación social, buscan hacer tránsito en la periferia del área céntrica, unos de forma legal otros en la informalidad.

Los nuevos espacios habitacionales como el barrio Obrero (Olaya Herrera) en 1947 eran muestra de un crecimiento formal dentro de la estructura urbana, este proyecto habitacional era uno de los más completos de la época, la siguiente es la descripción de la noticia, “-Primera piedra para el barrio obrero- Con este proyecto la ciudad da un gran paso en la formalización de su estructura urbana, extiende su equipamiento básico y brinda bienestar a muchas familias cartageneras”⁶⁷, otro de estos ejemplos es el barrio España donde el ICT (Instituto de Crédito Territorial) cedió unos terrenos para la construcción de varias estancias, de esta manera fue plasmado el hecho, “-Una oportunidad para que muchas familias cartageneras puedan hacerse a una vivienda-, El ICT en su deber de buscar soluciones a la vivienda de los cartageneros ha decidido formalizar unos terrenos en busca de dar solución habitacional a un grupo de familias”⁶⁸, en Rodríguez de Torices esta misma entidad entregó varias estancias y accesorias, así se presentó el acontecer, “la ciudad crece y junto a ella está el compromiso de la administración en ayudar a sus ilustres coterráneos a adquirir vivienda”⁶⁹ lo anteriormente descrito revela los esfuerzos formales de varias administraciones en reforzar y formalizar la estructura urbana de la ciudad.

Dentro de las licencias de construcción en una del año 1952 damos cuenta como se solicita por parte del ICT los permisos necesarios para emprender la construcción de 20 viviendas para el barrio Heredia, dice el ICT, “con las facultades dadas por la administración pública y el deber institucional se solicita a esta oficina y propiamente al departamento de obras e infraestructura el permiso para realizar el levantamiento de 20 complejos habitacionales

⁶⁷ El FIGARO, “Primera piedra para el barrio Obrero, Una muestra de crecimiento y compromiso”, 16 Abril de 1947, p. 8, A.H.C.

⁶⁸ DIARIO DE LA COSTA, “Una oportunidad para muchas familias cartageneras”, 22 de Junio de 1948, p. 5, A.H.C.

⁶⁹ GRAN FORMATO LIBERAL, “La ciudad crece al igual que sus barrios”, 16 de Septiembre de 1949, p. 3 A.H.C.

en aras de contribuir a un mejor desarrollo espacial de la ciudad”,⁷⁰ dentro de este permiso son entregados los planos de dichas estancias, descripción de los materiales a utilizar y se comprometen a realizar todas las instalaciones de equipamiento urbano, siendo este proyecto uno de los pioneros de la construcción de vivienda de Cartagena.

Otro proyecto con el cual nos topamos dentro de las licencias de construcción corresponde a unas accesorias levantadas en Zaragossilla donde el ICT entregaría unas viviendas para familias de escasos recursos, *“Por la presente se informa a estas oficinas y se entrega la documentación requerida para levantar 15 complejos habitacionales en función de lo establecido por las normas legales y conforme a la visión de nuestra institución”*⁷¹. Todo lo expuesto muestra sin duda los impulsos de una administración por brindar bienestar a su comunidad, pero eran estos esfuerzos suficientes para contrarrestar el déficit y necesidad de vivienda de los cartageneros, con estos proyectos se integraban a aquellos que se encontraban por fuera de la estructura urbana formal. Por consiguiente nuestras incógnitas giran en torno, a que sucedía por fuera de esta institucionalidad, cuáles eran los compromisos con aquellos que no podían acceder a esos beneficios; todavía son dudas que quedan por responder.

Por otro lado nos encontramos con estancias y accesorias informales, casos como los que se exponen a continuación son muestra del resultado de ese tránsito social en la estructura urbana de la ciudad cuyos fenómenos y hechos marginaron y relegaron a muchos pobladores de los sectores populares. En 1937 *“Desalojadas un sin número de personas que vivían en inmediaciones de la muralla, Pueblo nuevo, Pekín, una muestra de la falta de políticas de suelos en la ciudad”*⁷² para la siguiente década en el 1948 *“Desplazan a un pequeño grupo de familias humildes asentadas en Boca grande”*⁷³. En los siguientes años en el Prado, Rodríguez de Torices, Amberes y La Quinta son empujados a la calle un

⁷⁰ Licencias de Construcción, (1952), Tomo 22, F. 67-89, A.H.C.

⁷¹ Licencias de Construcción, (1954), Tomo 32, F. 45-48, A.H.C.

⁷² Véase: ORTIZ C., J., “Modernización y Orden en Cartagena, Intentando modernizar, El porvenir, (1937), “Desalojos y disturbios”, p. 4, A.H.C.

⁷³ DIARIO DE LA COSTA, “Familias reubicadas”, 21 de Marzo de 1948, p. 3, A.H.C.

grupo de familias, los siguientes son encabezados de esos hechos, “*removido un grupo de personas invasoras de solares*”⁷⁴, a finales de los años cincuenta, “*55 estancias demolidas más de 30 familias arrojadas a la calle en La Quinta*”⁷⁵; “*Invasores de terrenos, desalojados a la fuerza en Rodríguez de Torices*”⁷⁶ todos estos espacios fueron desocupados y sus habitantes enviados a las zonas marginales de la ciudad. Estos grupos compuestos por afro descendientes y labriegos pobres en su gran mayoría, fueron obligados a cargar con sus dificultades a otros lugares, lo que generó la fragmentación del tejido social que por años habían construido en estos espacios.

De este crecimiento informal observamos y tomamos el caso de La Quinta una estancia que contaba con propietarios legales, pero fue siendo invadida por las familias desplazadas o que no contaban con una accesoria o lugar donde residir. Dentro de las licencias de construcción analizamos este evento cuando el propietario decide construir en estos terrenos unas bodegas pero alega que el terreno ha sido invadido y quiere recuperarlo, a renglón presentamos el hecho, “*Por medio de la presente solicito e informo a los inspectores y secretarios de obras y al secretario del alcalde que mis terrenos han sido invadidos por gentes extrañas, requiero entonces el acompañamiento de las autoridades para superar este impase, ya que en ese lugar me dispongo a construir unas bodegas.*”⁷⁷ Esta licencia y otras nos muestran algunos casos de territorios invadidos por habitantes necesitados de una solución habitacional, suelos que posteriormente eran reclamados por sus dueños legítimos y que en gran parte de los casos sus invasores se hacían a ellos.

Las inmediaciones del cerro de la popa y sus faldas fueron testigo y espacio del crecimiento urbano disperso e informal, así lo mencionan los periódicos, “*la popa solución*

⁷⁴ EL FÍGARO, “Otro desalojo más”, 28 de Octubre de 1946, p. 6, A.H.C.

⁷⁵ DIARIO DE LA COSTA, “Un atropello más”, 12 de Julio de 1956, P. 2, A.H.C.

⁷⁶ DIARIO DE LA COSTA, “Otra vez son invadidos terrenos en Daniel Lemaitre”, 11 de Abril de 1956, p. 4, A.H.C.

⁷⁷ Licencias de construcción (1955), Tomo 33, F. 34-38, A.H.C.

*habitacional para muchas familias en pobreza*⁷⁸, Nariño, La Esperanza, Lo Amador, El Pueblito se constituyeron en soluciones habitacionales establecidas por los propios marginados, al igual lo fue la Ciénega de la virgen y sus inmediaciones con los barrios Tesca, Nuevo Tesca, Boston, Playón del Medio, Barrio España, en una licencia para la construcción de una red de alcantarillado son mencionados estos espacios para la realización de unas pozas sépticas, pero sin establecer conexión alguna a la red, esta iba dirigida a otros sectores de la ciudad *“por la presente nos disponemos a solicitar el permiso para establecer y extender una red de alcantarillado y construir unas pozas sépticas en los sitios ya mencionados, se requerirán 460 metros de tubería y su instalación va a requerir la mano de obra de cincuenta hombres”*⁷⁹.

En una parte más céntrica de la ciudad nos encontramos con los barrios Amberes, Alcibia, El Prado, Zaragosilla, España estos fueron siendo poblados de manera formal e informal pues se desarrollaron algunos proyectos por parte de la administración aunque algunos no se lograron ejecutar en su totalidad, muchos se alcanzaron a lotear pero estos no fueron habitados y debido a esto fueron siendo invadidos, ejemplo son las querellas interpuestas, *“solares abandonados han sido invadidos por personas que no demuestran ser dueñas de estos, solo los limpian y levantas casuchas improvisadas”*⁸⁰, en gran parte de estos casos los invasores se lograron apropiar de esos espacios y dieron solución a su necesidad de vivienda. En gran parte de los barrios que se encontraban aislados de la estructura formal existían falencias en sitios de esparcimiento, eso nos los deja ver los recurrentes pedidos por los habitantes fuera del orden urbano formal *“Nariño, Tesca solicitan y padecen la falta de lugares de esparcimiento para la familia, no existen lugares donde departir con la nuestros vecinos”*⁸¹. Estos espacios se veían limitados de ambientes para desarrollar actividades lúdicas, compartir en familia, recrearse y fortalecer las relaciones vecinales.

⁷⁸ GRAN FORMATO LIBERRAL, (1945), “La Popa Solución habitacional pera muchas familias en pobreza”, 19 de Abril de 1945, P. 1, A.H.C.

⁷⁹ Licencias de construcción, (1948), Tomo 18, F. 67 -69, A.H.C.

⁸⁰ EL FIGARO, “Solares sin reclamantes”, 25 de Marzo de 1956, p. 2, A.H.C.

⁸¹ Diario De la Costa, “Mucho lugares desprovistos en la ciudad”, 11 de Mayo de 1955, p. 4, A.H.C.

Había de todo tipo de peticiones a la administración pública “*La comunidad de Boston y Alcibia solicita a la alcaldía un hidrante un poste y una acera; “Por la presente se solicita a los entes pertinentes el permiso para efectuar la limpieza de solares y cercamiento de los mismos en área urbana de la ciudad”*⁸², las solicitudes a la administración pública corroboran la falta de medidas y ejecución de obras para atender las carencias de equipamiento urbano. En lo formal se ofrecían soluciones habitacionales en lugares como El Prado, España entre otros, ejemplo de esto eran las ofertas presentadas en los periódicos de la ciudad; “*Zaragosa magníficos terrenos*”⁸³, “*En Rodríguez de Torices solares y terrenos por poblar*”⁸⁴, “*El Bosque y Nuevo Tesca rincones llenos de bienestar en Cartagena, lotes con una ubicación privilegiada*”⁸⁵, lo anterior afirma lo antes descrito para la formalización de terrenos aptos para vivienda y su fomento en solución habitacional para la ciudad. Da muestra de que en la ciudad se estaban constituyendo barrios formales, que en principio se encontraron por fuera de la estructura urbana formal, aun así persistan reclamaciones como estas, “*Quejas solares sin cerca y amontados Andalucía, esto les facilita a los delincuentes su accionar*”⁸⁶, reclamaciones que iban encaminadas a buscar mecanismos para la formalización de estos espacios. Dentro de la estructura urbana formal se consolidaban otros barrios como El Cabrero, Pie de la Popa, Manga, Torices, Daniel Lemaitre, donde se brindaban una mejor dotación del equipamiento urbano por parte de las autoridades y se hacía extenso el llamado y asistencia a las comunidades.

4.4 TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Una estructura organizativa entorno a la movilidad en un centro urbano, fomenta el libre desplazamiento de sus individuos e imprime fuerza al desarrollo económico, ya que el

⁸² Licencias de Construcción, (1954), Tomo 24, F. 23-28, A.H.C.

⁸³ GRAN FORMATO LIBERAL, “Magníficos Terrenos en Zaragosa”, 22 de Enero de 1945, p. 2, A.H.C.

⁸⁴ DIARIO DE LA COSTA, “Torices solares y terrenos por poblar”, 11 de Mayo de 1946, p. 3, A.H.C.

⁸⁵ EL FIGARO, “Rincones llenos de bienestar en la ciudad”, 22 de Octubre de 1956, p. 6, A.H.C.

⁸⁶ EL FIGARO, “Quejas y más quejas”, 12 de Marzo de 1947, p.7, A.H.C.

circular de los mismos y las comunicaciones que se pueden entablar en términos cooperativos fortalecen la estructura urbana⁸⁷; este aspecto se presentó como un desafío para las administraciones públicas debido a que la malla vial del centro urbano, sus calles y aceras eran precarias en gran parte de los barrios de la ciudad esto queda evidenciado en las solicitudes y quejas de la ciudadanía.

Barrios como Canapote, Lemaitre, Santa Rita, Pie del Cerro aducían problemas con las rutas de transporte, en una sección del Diario de la Costa, -Acciones cívicas- hacían referencia de esta forma, *“las rutas de transporte son muy pocas e insuficiente para el personal que las usa diariamente, las calles y vías avizoran un deterioro que dificulta el buen funcionamiento y desplazamiento del servicio público”*.⁸⁸ El impedimento de circular y la poca infraestructura vial repercutían en los moradores del área céntrica en su libre movilidad y tránsito, los cuales buscaban y solicitaban intervención de las administraciones y entes encargados.

Dentro de una licencia de construcción se presenta la siguiente petición por parte de la Secretaria de Obras Públicas *“Es satisfactorio para nosotros presentarles las siguientes obras, pues solucionarían las dificultades de movilidad de los ciudadanos, en estas se construirán y refaccionarán ocho (8) calles, una (1) avenida, y veinte (20) andenes que le serán útiles y prácticos a la ciudadanía en sus desplazamientos habituales”*.⁸⁹ Pero esto no resultaba suficiente, el deterioro de las vías y calles por donde circulaba el transporte público mostraba una falta de mantenimiento y planeación muestra de eso los encabezados de varias notas de prensa, *“El Prado y La Quinta abismos en plena avenida, esto entorpece la movilidad”*⁹⁰; *“La malla vehicular en la ciudad da vergüenza al igual que sus*

⁸⁷ GALVIS, L.A., (2009), Estudios de movilidad y tránsito para ciudades con centros históricos, Medellín.

⁸⁸ DIARIO DE LA COSTA, “Acciones Cívicas”, 19 de Abril de 1949, p. 4, A.H.C.

⁸⁹ Licencias de Construcción, (1951), Tomo 20, F. 23-26, A.H.C.

⁹⁰ GRAN FORMATO LIBERAL, “Abismos en plena avenida”, 11 de Junio de 1947, p. 3, A.H.C.

dirigentes”.⁹¹ Esto era una realidad caótica en la cual se necesitaban mejores calles para el transitar de los buses y camiones, al igual para el buen tránsito de sus pobladores.

El desplazamiento de los habitantes en sus barrios era incómodo muestra de eso las siguientes peticiones y reclamaciones “*Pie del Cerro falta de aceras, no hay por donde transitar*”⁹² , “*Amberes, Barrio España y El Prado solicitan pavimentación de sus calles, junto al Pie del Cerro se quejan de sus callejones inservibles y aceras rotas, en Amberes, Rodríguez Torices, esas calles parecen cochineras*”⁹³. En una junta de mejoras los barrios y sus vecinos colocan querellas sobre el estado de sus calles y el acceso a sus barrios, estas falencias eran diariamente expuestas en secciones de periódicos dedicadas a los barrios como, Palpitaciones urbanas, Ecos de los barrios, Acción Cívica, Cooperativismo vecinal entre otros, que sirvieron para fortalecer los lazos de acompañamiento de estas comunidades.

En la sección Eco de los barrios de uno de los periódicos de la ciudad, se anuncia y requiere la prestación de un mejor servicio, caso es, “*Pie de la Popa y Manga solicita a la empresa de transporte prestar un mejor servicio y exige más rutas ya que las que existen son insuficientes*”.⁹⁴ Este servicio prestado a la comunidad se constituía en uno de los mayores problemas para las administraciones, ya que la infraestructura vial, la calidad en la prestación del servicio se encontraban atrasadas en comparación con otros centros urbanos en Colombia. Era recurrente encontrarse con estas quejas “*La Esperanza, Lo Amador y Nariño se unen a la solicitud de buses de servicio público, pues actualmente no cuentan con ninguna ruta, lo cual dificulta el desplazamiento de sus comunidades*”⁹⁵, en este último caso los barrios informales eran los más perjudicados.

⁹¹ EL FIGARO, “La malla vehicular de la ciudad da vergüenza”, Junio 24 de 1946, p. 4, A.H.C.

⁹² EL FIGARO, “No hay por donde transitar”, 13 de Mayo de 1946, p. 2, A.H.C.

⁹³ DIARIO DE LA COSTA, “Las calles parecen cochineras”, 22 de Febrero de 1948, p.4, A.H.C

⁹⁴ DIARIO DE LA COSTA, “Un mal servicio”, 21 de Agosto de 1949 p. 3, A.H.C.

⁹⁵ EL FIGARO, “Se necesitan más buses y rutas de servicio público”, 12 de Abril de 1947, p.1, A.H.C.

En la estructura urbana informal nos encontramos que vecinos y comunidades arreglaban sus calles, emprendían jornadas cívicas de aseo y reuniones entorno a mejorar sus condiciones de vida, algunas noticias dan muestra de estos hechos, *“Acción cívica convoca a todos los moradores del barrio Nariño a una jornada de intervención de sus calles, en esta se taparan huecos y se regara tierra y material para aplanar y alinear calles”*.⁹⁶ En una licencia de construcción se proyecta por parte de la administración publica la adecuación de calle y aceras, se suscribe un contrato con la firma Ingenieros Olmos la siguiente es un aparte de la diligencia, *“por la mediante solicitamos el debido permiso a las distintas entidades aquí reunidas para la adecuación de las siguientes calles y aceras calle real Pie de la Popa, calle del Puente Manga, Av. del concejo, aceras de las mismas”*,⁹⁷ esto nos deja ver el esfuerzo de la administración por buscar soluciones al carente equipamiento urbano de la ciudad, pero la duda persiste que pasaba en los barrio que se encontraban por fuera de la estructura urbana formal.

Preguntas que nos queda por responder es como se transportaban aquellos sectores que no contaban con las rutas de acceso al transporte público, como eran sus desplazamientos, como transitaban la ciudad, cuál era su medio de transporte y si esto no fue un impedimento para el desarrollo de dinámicas y estrategias encaminadas a un buen circular en la ciudad.

4.5 HIGIENE Y REDES PRIMARIAS DE ALCANTARILLADO

La higiene y su función en una sociedad van encaminadas a la creación de un ambiente propicio para que todas las personas se encuentren en espacios de equilibrio, limpios con el entorno. La familia, el barrio, la comunidad y principalmente las instituciones desarrollan un conjunto de actividades que permiten que una persona esté en equilibrio con su entorno socio, espacial.⁹⁸ Higiene y alcantarillado para el caso en estudio se encuentran

⁹⁶ Palpitaciones Urbanas, EL FIGARO, 23 de Marzo de 1946, p.3, A.H.C.

⁹⁷ Licencias de construcción, (1948), Tomo 18, F. 23-26, A.H.C.

⁹⁸ BARNOLA, J.M, (1996), Higiene y Sociedad, Edit. Marrueco, p. 34, Madrid, España.

intrínsecamente relacionados el desarrollo de uno no puede ir al margen del otro, el agua es una necesidad básica en todos los asentamientos humanos y más aún en los centros urbanos. Para Cartagena un centro urbano rodeado por fuentes hídricas se supone que su abastecimiento y trato de las aguas con un sistema de saneamiento y planeación no iban hacer un inconveniente para el desarrollo de su estructura urbana.

Es en el periodo transcurrido de 1962 a 1969 que se establece el servicio de instalación formal de un alcantarillado en la ciudad por medio de las empresas públicas de Cartagena (EPM) en colaboración con una empresa de Estados Unidos GREEN SLEAVES cuyo director era Bayand F. Snow. Anterior a esto existían redes primarias que en su gran mayoría desaguaban en las ciénagas y bahía de la ciudad, lo que sorprende es la forma en la cual un mal manejo de estas fuentes desencadenó serias dificultades en el buen vivir de las comunidades en las prácticas de higiene en sus calles y estancias, en un editorial se cuestionaba esta situación “-En todos los barrios un problema mal oliente-, los servicios sanitarios y de alcantarillado son deficientes, el agua potable no llega a sus habitantes, en las calles abundan aguas estancadas”⁹⁹, era difícil la situación de los moradores de la ciudad si era así para aquellos que se encontraban dentro de la estructura urbana formal que ocurría con aquellos que se encontraban por fuera de la misma, otro editorial que trata esta situación es el siguiente “El estado sanitario de la ciudad es actualmente bochornoso, Pie del Cerro, Amberes, El Prado sus cunetas piden reparación y limpieza para que las aguas pluviales no se estanquen y se formen criaderos de mosquitos y demás larvas”.¹⁰⁰

Llamamos red de alcantarillado al conjunto de tuberías y estructuras que se utilizan en el transporte de aguas tanto residuales como pluviales de cualquier población. Gracias a esta red de alcantarillado, estas aguas son transportadas desde el lugar donde se generan hasta el lugar donde se vierten. Los lugares menos favorecidos donde no existe una red de alcantarillado sufren problemas de sanidad e higiene a veces de gran seriedad¹⁰¹.

⁹⁹ DIARIO DE LA COSTA, “En todos los barrios un problema mal oliente”, 11 de Agosto de 1946, A.H.C.

¹⁰⁰ EL FIGARO, “El estado actual de la ciudad es actualmente bochornoso”, 12 de Julio de 1948, A.H.C.

¹⁰¹ ARAGÓN CAICEDO, F.; TRUJILLO GRANJA, V., Selección de Tecnología Sostenible para la Disposición de Aguas Residuales, Santiago de Cali; Universidad del Valle; 188 p. Ilus, Tablas. (Tesis).

Conexiones irregulares, desague en la ciénaga y cuerpos de aguas son fenómenos con los cuales nos topamos en una licencia de construcción del año 1956, *“Por la presente se informa que será llevada una tubería que pasa por los barrios de Daniel Lemaitre y Rodríguez de Torices a su desague en la ciénaga grande”*¹⁰², muchas de las estancias o accesorias en los barrios informales contaban con pozas sépticas y en ocasiones estos realizaban conexiones irregulares a la red de alcantarillado central.

Las dificultades en los barrio despertaban el accionar de las comunidades esto lo podemos ver en las continuas actividades y peticiones de las cooperativas vecinales, *“Acción cívica – Solicita la higienización y urbanización de unos barrios como Amador, El Espinal, Rodríguez de Torices, la extensión del alcantarillado donde los vecinos claman y se quejan de lo desprovisto de equipamiento”*,¹⁰³ en otra noticia, *“Reunión con el alcalde por falencias en servicios de agua y alcantarillado- Promesas que se extienden a todos los barrios de la ciudad el alcantarillado, Pie de la Popa, Camino del Medio y El Espinal solicitan un sistema de alcantarillado para sus viviendas”*.¹⁰⁴

Al echar un vistazo por los barrios nos encontramos que muchos lugares como Nariño, Amberes, El Prado, que claman por agua *“Se solicita a la administración y a la Compañía de servicios públicos que haga extender la tubería del acueducto a estos sectores deprimidos de la ciudad”*¹⁰⁵, al igual se hacían gravísimas denuncias sobre la higiene de ciertos barrios la cual era precaria. En una de las licencias de construcción nos topamos con la extensión de la tubería del agua *“Se informa a la siguiente dependencia sobre un proyecto de gran envergadura el cual quiere extender la red de alcantarillado a otras zonas de la ciudad que les urge este servicio”*.¹⁰⁶

¹⁰² Licencias de Construcción, (1956), Tomo 34, F. 45-48, A.H.C.

¹⁰³ GRAN FORMATO LIBERAL, “Acción Cívica” 13 de Abril de 1945, Tomo 39, p. 2, A.H.C.

¹⁰⁴ EL FÍGARO, “Falencias en los servicios de agua y alcantarillado”, 24 de Marzo de 1946, p. 3, A.H.C.

¹⁰⁵ DIARIO DE LA COSTA, “Petición de extensión del alcantarillado” ,12 Agosto de 1947 Tomo 39, p.2, A.H.C.

¹⁰⁶ Licencia de Construcción, (1958), Tomo 35, F. 48-54, A.H.C.

Las basuras se constituían como otro problema de higiene para la ciudad casos como el del Mercado Público en Getsemaní eran vistos con preocupación “*Señor Inspector de Higiene haga presencia en lo que es un desastre en el mercado montañas de basura en pleno Centro. Las colmenas del Mercado Público son un atentado contra la higiene*”¹⁰⁷ muchas comunidades se quejaban del abandono y la falta de servicio de recolección de basuras los siguientes son casos, “*El Espinal, Tesca y Nuevo Tesca se quejan del abandono por parte del servicio de aseo, la cuestión del aseo en la quinta se une al llamado de higiene que hace el Pie de la Popa, Rodríguez de Torices donde el aseo es goleril, Pie del cerro si esto es higiene que venga dios y lo vea El Bosque, La Quinta imprescindible la limpieza de los caños, no aguantan los olores situación que preocupa y tiene en busca por parte de la comunidad para que se suscriba un contrato para la limpieza de canales, pavimentación y alcantarillado, sin ejecución*”¹⁰⁸, entre otros hechos están, “*Bruselas, Lo Amador, Nariño, muchas accesorias que no tienen pozas sépticas ni desagües, Papayal la falta de pozas sépticas los malos olores escapan por todos lados*”.¹⁰⁹

En un gran número de editoriales se colocaba a discusión esta problemática, con encabezados de reproches y reparos como el mostrado a continuación, “*Un aseo insostenible*” en el escrito hacen mención barrio por barrio del estado sanitario de la ciudad “- *Basuras, un abandono más de las autoridades-, Tesca cantidades de pozas sépticas en mal estado y desagües directos a las calles, El Espinal calles intransitables y hediondas llenas de basura y desperdicios*”,¹¹⁰ en otras noticias, “*En Getsemaní y el Prado cunetas pestilentes, y continuaba diciendo, “Centro de la ciudad aglomeración de basuras sin recoger; en El Espinal, El prado, La Quinta, el aseo cojea y tarda, en Bruselas solicitan al inspector de aseo para limpiar lotes y calles o establecer multas a*

¹⁰⁷ EL FIGARO, “Higiene en el mercado” 14 de Abril de 1948, p. 5, A.H.C.

¹⁰⁸ DIARIO DE LA COSTA, “Ecos de los barrios”, 11 de Febrero de 1945, p.4, A.H.C.

¹⁰⁹ DIARIO DE LA COSTA, “De transito por los barrios”, 16 de Abril de 1945, p.2, A.H.C.

¹¹⁰ EL FIGARO, “Basuras, un abandono más de las autoridades”, 22 de Mayo de 1948, p.2, A.H.C.

infractores”¹¹¹. Así pues después de las quejas e inasistencia expuestas a estos barrios al fin llegaba la recolección de basuras.

No es desproporcionado afirmar que la higiene y alcantarillado de Cartagena hacia la década de los cincuenta del siglo XX era poco más o menos similar al existente desde tiempos rudimentarios. En la tradición popular se lo llamaba pueblo grande; y la forma en que llegaba el agua a la gran mayoría de las casas de la ciudad era lenta y salubre. La diferencia consistía ahora en que Cartagena contaba ya con algo más de 100.000 habitantes y se encontraba en un aceleradísimo proceso de expansión que la llevaría, veinte años después, a que su población bordeara las 200.000 personas. Bajo tales condiciones el problema del agua, junto con los que de él se derivaban, generó una difícil situación.

En tribunas de opinión como Palpitaciones urbanas se referían de la siguiente forma a esta inestable situación, *“Lo Amador las consecuencias de la falta de alcantarillado e higiene de la misma forma en que El Prado los olores nauseabundo de los caños son insoportable para sus habitantes, Playón del Blanco, Barrio España, El Papayal sufren por aguas podridas”*¹¹². De la misma manera en la columna de quejas y reclamos -De transito por los barrios- se exponen las peticiones de gran parte de comunidades por fuera de la estructura formal, *“Santa Rita, Nariño, Lo Amador, a petición de un grupo de vecinos solicitamos a la gerencia de la compañía de servicios la solución del problema del agua que aqueja a este sector Pie de la Popa falta de agua en varios sectores del barrio.”*¹¹³ No cabe duda que los desafíos en equipamiento urbano eran gigantescos y siguen siendo inmensos.

4.6 SEGURIDAD Y CONDUCTA

Cuando nos referimos a seguridad y conducta son aquellas aptitudes y acciones que aseguran una convivencia pacífica, la erradicación de la violencia, buenas practicas cívicas,

¹¹¹ DIARIO DE LA COSTA, “Aglomeración de basuras sin recoger”, 11 de Octubre de 1948, p.4, A.H.C.

¹¹² EL FIGARO, “Un problema sanitario”, 16 de Mayo de 1946, p.2, A.H.C.

¹¹³ GRAN FORMATO LIBERAL, “Problemas con el agua en los barrios”, 13 de Abril de 1948, p. 5, A.H.C.

la colaboración de la ciudadanía y de otras organizaciones de bien público, todo esto destinado a ordenar los espacios públicos y, en general, evitar la comisión de delitos y faltas contra las personas y sus bienes.¹¹⁴ Era común encontrarse con personas con conductas inapropiadas que irrumpían en sectores de la ciudad y alteraban el estado de tranquilidad de sectores notables.

hechos noticiosos y artículos de opinión como estos daban muestra de la percepción de seguridad de los habitantes, *“Bruselas es visto con preocupación el abandono de las autoridades en ciertos sectores del barrio que se han vuelto intransitables, sectores como las Flórez son descanso de los amigos de lo ajeno”*¹¹⁵, en otra columna de opinión se expresaba lo siguiente, *“-De transito por los barrios- Nuevo Tesca inseguridad en las calles que han sido invadidas por gigolós y chulos, como en Tesca reina intranquilidad en el barrio, junto a Lo Amador donde cacos, y más cacos hacen de las suyas, en mil formas hemos hablado de la falta de vigilancia policiva y no se ha intervenido por parte de esta”*.¹¹⁶

En una Licencia de construcción se fijan el levantamiento de cinco casetas de policías para los barrios de Pie de la Popa, Lemaitre, Torices, El Prado y Getsemaní, *“Por medio de la presente se solicita a estas dependencias el permiso para efectuar el levantamiento de cinco (5) casetas para seguridad de la comunidad de los barrios en mención.”*¹¹⁷ En lo anterior se plasma una medida para atender a las comunidades con sus problemas de seguridad, pero si nos damos cuenta los barrios a los que cobija esa medida son aquellos que están dentro de la estructura urbana formal, que pasaba con los sitios que se encontraban por fuera de esta estructura es una de las preguntas por responder. La seguridad de los ciudadanos y su percepción de la misma parecía ser vulnerada por la intranquilidad y la poca presencia de seguridad pública en sus barrios, visto en esta tribuna

¹¹⁴ MELIA, J.L., (2007), Seguridad basada en el comportamiento, En Nogareda, Perspectivas de intervención en riesgos psicosociales, Universidad de Valencia, España.

¹¹⁵ EL FIGARO, “Otro agente de policía”, 22 de Junio de 1952, p.2, A.H.C.

¹¹⁶ EL FÍGARO, “Palpitaciones urbanas”, 14 de Septiembre de 1948 p.4, A.H.C.

¹¹⁷ Licencias de Construcción, (1952), Tomo 22, F. 56-59, A.H.C.

de opinión se exponía, “-Ecos de los barrios- Sectores de la ciudad como Rodríguez de Torices se ha llenado de querellas policivas, Lo Amador pobre barrio de vejámenes, la inseguridad y la impotencia de sus habitantes, Manga solicita agentes del orden, Santa Rita el peligro del monte escondedero de malhechores.”¹¹⁸

La salubridad y la higiene de las calles y sectores vecinales se veía afectada por comportamientos alejados de las urbes urbanas como por ejemplo el deambular de animales por las calle y el criadero de los mismos en los patios, la subsecuente es una noticia que nos deja ver esta situación, “El Espinal cerdos vagabundos, Barrio España reses sueltas gallinas y cerdos transitando y dejando las calles hechas porquerizas, Animales en el centro de la ciudad Canapote animales vagabundos en este barrio lo mismo que en todos los sectores extramuros”¹¹⁹, la vagancia de los animales era algo intolerable a pesar de que claras disposiciones policivas lo prohibían. Los patrones de conducta y prácticas sociales de los cartageneros a mediados del siglo XX estaban pasando por una serie de transformaciones pues las costumbres relajadas desde la colonia se habían perpetuado hasta entrado el siglo XX era sí que las dinámicas y prácticas sociales variaban los comportamientos no podían ser iguales pues la ciudad se convertía en un centro urbano con una gran progresión económica en lo empresarial e industrial.

4.7 EQUIPAMIENTO URBANO Y EMPRESAS PÚBLICAS

Una infraestructura es el conjunto de elementos o servicios que están considerados como necesarios para que una configuración urbana pueda funcionar o bien para que un sistema socio espacial se desarrolle efectivamente.¹²⁰ Por otro lado, la infraestructura es la base material de una sociedad y es la que determinará la estructura social, el desarrollo y el cambio social de la misma, incluyéndose en estos niveles las fuerzas productivas y las

¹¹⁸ DIARIO DE LA COSTA, “Ecos de los barrios”, 10 de Agosto de 1948, p. 5, A.H.C.

¹¹⁹ EL FIGARO, “Cerdos vagabundos”, 28 de Febrero de 1946, p. 5, A.H.C.

¹²⁰ VILLACA, F., (2012) La estructura urbana de buenos aires, estudios urbanos y regionales, Buenos Aires, Argentina.

relaciones de producción que en la misma se dan. Entrado el siglo XX en su primer tricenal en los editoriales de los periódicos de la ciudad eran seguidos los debates sobre las falencias en infraestructura el subsiguiente es uno, “-El desfase de Cartagena respecto a otras ciudades- Persiste una necesidad de estímulos para el negocio de la construcción en Cartagena, el negocio de las construcciones es casi nulo, las inversiones externas e internas no van destinadas a grandes obras y desde hace tiempo nuestra ciudad se va quedando en la carrera de alcanzarse o igualar a otras urbes de la nación.”¹²¹

Para el periodo explorado las obras en infraestructura para Cartagena se encontraban en vías de ejecución, de allí que nos encontramos con quejas recurrentes como las sucesivas “Cartagena embotellada, no hay calles por donde transitar existe un afán de construcciones en Cartagena, pero con calles rotas y destapadas convirtiendo las calles en una Laguna; en eso están convertida las calles sin drenaje, como pasa en la avenida del consejo, calles rotas y andenes en mal estado, no hay por donde transitar”¹²², uno de los proyectos grandes de la administración pública fue el expuesto dentro de la licencia de construcción del año 1957 donde se solicita el permiso de construcción de obras de impacto, “Por medio de la documentación requerida se informa a los entes reunidos y precisamente a la secretaria de obras públicas la propuestas para la ejecución de los siguientes proyectos, construcción del alcantarillado sanitario, Proyecto del Estadio, Plan regulador ciudad futura, Proyecto Avenida Santander”¹²³

Esta situación cambio a mediados del siglo XX, editoriales dedicados a hacer alusión al desarrollo de la construcción y obras significativas que eran mencionadas en ellos, “Un verdadero surgimiento experimenta Cartagena, el plan de obras presentado por la administración y las obras privadas impulsan este desarrollo para la ciudad, otras obras como las del Pie del Cerro y Manga son muestra de esta dinámica, parques, un nuevo teatro, pavimentación de calles a diferencia con otros años en los cuales se estancó la

¹²¹ EL GRAN FORMATO LIBERAL, “El desfase de Cartagena respecto a otras ciudades del país”, 11 de Marzo de 1951, P. 2, A.H.C.

¹²² EL FIGARO, “Obras en ejecución”, 23 de Julio de 1948, p. 4, A.H.C.

¹²³ Licencias de Construcción, (1957), Tomo 36, F. 34-51, A.H.C.

construcción en la ciudad”¹²⁴, Pero persistían problemas sin solucionar al que las autoridades no prestaban atención, y su epicentro eran los barrios informales, *“La ciudad clama por la extensión de la red de alcantarillado, similares peticiones realizaban barrios como El Espinal que luchaba por la obtención de unas obras, un parque, calles, otro caso es el del Pie de la popa que buscaban soluciones a plantas educativas*”¹²⁵. El crecimiento de una ciudad no determina la satisfacción de los servicios básicos prestados en ella, muestra del abandono de ciertos sectores del centro urbano la siguiente noticia, *“Indiferencia en Amberes y El Prado, piden cuentas*”¹²⁶, *la ciudad crece pero las necesidades básicas aumentan, las nuevas construcciones no son garantías del bienestar y buen vivir de las comunidades “Pie de la Popa, necesita un centro médico.*”¹²⁷

En el editorial *“Un problema vital con las empresas públicas*”¹²⁸, *Las expectativas y esperanzas de muchos sitios, por las nuevas transformaciones urbanísticas en la ciudad para obtener un mejor vivir no fueron satisfechas, ejemplo, “Camino del Medio piden a la administración soluciones para sus problemas de equipamiento del alumbrado, alcantarillado público como calles, equipamiento los cuales proporcionan un medio para circular, comunicarse, transitar y combatir la inseguridad, puesto que el futuro de luz de Cartagena no puede ser siendo las casas sin luz y el vecindario a oscuras por esto se exige una mejor servicio*”.¹²⁹

El sistema y flujo eléctrico no era lo suficientemente eficaz y optimo al prestar sus servicios a las distintas comunidades, *“Palpitaciones urbanas, -Nariño Por el amor a Dios-, el*

¹²⁴ DIARIO DE LA COSTA, “Un Verdadero surgimiento Experimenta Cartagena”, 16 de Marzo de 1954, A.H.C.

¹²⁵ EL FIGARO, “Dificultades en la infraestructura de la ciudad”, 8 de Agosto de 1946, A.H.C.

¹²⁶ DIARIO DE LA COSTA, “Indiferencia en Amberes y El Prado”, 12 de Octubre de 1949, p. 6, A.H.C.

¹²⁷ GRAN FORMATO LIBERAL, “Pie de la Popa, necesita un centro médico”, 6 de Mayo de 1945, p. 4, A.H.C

¹²⁸ EL FIGARO, “Un problema vital con las empresas públicas”, 11 de Agosto de 1948, p. 2, A.H.C.

¹²⁹ DIARIO DE LA COSTA, “Soluciones para sus problemas de equipamiento en alumbrado”, 14 de Noviembre de 1945, p. 2, A.H.C.

escaso flujo de la electricidad en los barrios; los cuales se encuentran a oscuras por las noches, determina que ocurran hechos vandálicos, destrucción de obras públicas, robos conductas en contra de la moral.”¹³⁰ Esta es una queja muy recurrente de los vecinos del barrio Nariño la única con que cuenta pues la administración pública tardaba mucho en escuchar a estas comunidades. Otros ejemplo son, *“Rodríguez de Torices, Pie del Cerro, Amberes y Boston, piden reparaciones de las redes eléctricas, se necesitan postes de luz se quejan de racionamiento, reclama luz para sus calles, por medio de Cooperativismo vecinal Debido a la falta de alumbrado público están haciendo de las suyas plagas de ladrones que vienen infestando el barrio y rompiendo con la tranquilidad de sus habitantes”*.¹³¹

La provisión eficiente de los servicios de infraestructura es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo urbano, especialmente en aquellos sitios que inician el camino a un desarrollo sostenible, para Cartagena esa eficiencia se encontró con una serie de dificultades en su planeación, ejecución y cobertura ya que no en toda la ciudad y más en los espacios que se encontraban por fuera de la estructura urbana carecieron de obras de infraestructura que garantizaran un mínimo vital para un digno vivir.

¹³⁰ DIARIO DE LA COSTA, “Palpitaciones Urbanas”, 10 de Septiembre 1948, P. 4, A.H.C.

¹³¹ El FIGARO, “Plagas de ladrones haciendo de las suyas”, 22 de Octubre de 1946, P. 4, A.H.C.

5. CONCLUSIONES

Cartagena había vivido un comienzo de siglo esperanzador, caracterizado por sus nuevas obras, cambios en su estructura familiar y diferenciación social, a mediados de siglo la ciudad salía de su estancamiento económico empujado por el desarrollo empresarial e industrial, empieza su recuperación y el proyecto modernizador se pone en marcha; así mismo se acentúa el fenómeno de exclusión y discriminación en la medida en que el progreso de su estructura urbana no incluyó aquellos que habían quedado sin suelo al empezar el siglo.

En cuanto a la localización del crecimiento urbano de la ciudad de Cartagena a mediados del siglo XX, cabe decir que no fue eficaz y oportuna en la atención de las necesidades de suelo y vivienda de los sectores populares. Con respecto a los indicios para aseverar la anterior afirmación partimos de aspectos comprensibles que hacen alusión a dinámicas socio espaciales que determinaron un crecimiento disperso, cuyos indicadores para establecer si estos espacios estaban relacionados estrechamente con su estructura urbana son los siguientes: Conexión a servicios, Crecimiento de la población urbana, asentamientos planeados.¹³² Aun cuando en la estructura urbana no está considerado estas variables como un indicador de desarrollo urbano, todos estos indicadores y en particular el de vivienda y suelos, cuya definición es el porcentaje de viviendas que cumple con los reglamentos de construcción y de uso del suelo, remiten de inmediato a la caracterización que de ella depende si existió exclusión con algunos grupos o comunidades.

Como se ha hecho notar, aún entre las zonas pertenecientes al crecimiento formal de la estructura urbana existen diferencias notables que muy bien pueden servir de base para su agrupamiento geográfico. Elaborar una discusión acerca de los criterios para efectuar un agrupamiento de este tipo es necesario pero excede los alcances de este trabajo, sin embargo es posible hacer una distinción general a partir de la vigencia de una zona en la percepción de un inversionista, en tres zonas: Por un lado se podría decir que existen zonas

¹³² OROZCO SANCHEZ, R., (1986) *Arquitectura y Cultura en Colombia*. Ediciones Universidad Nacional. Bogotá.

capitalizadas, con un ambiente urbano deseable que en muchos casos influye para el desarrollo de una actividad económica dedicado principalmente a los servicios y al comercio e industrialización de un espacio. Por el otro, están los espacios por fuera de la estructura urbana formal, sujetas a procesos de obsolescencia cuya consecuencia es el deterioro de su ambiente urbano. Se podría establecerse a partir de la determinación de la dirección de la transición sus posibles herramientas, sin embargo desarrollarlas toma tiempo, de modo que para los efectos de este propusimos una división general de la ciudad en tres tipos de dinámicas, a saber, los espacios que se originaron por el crecimiento informal de la estructura urbana y las zonas que se originaron por el crecimiento formal de la estructura urbana y que sufren un proceso de deterioro físico-espacial y social.¹³³

El establecimiento de ciertos indicadores en la estructura urbana permite relacionar en el espacio y de manera causal el crecimiento urbano de una urbe. Con los indicadores expuestos anteriormente se busca realizar una intersección entre ambos contextos y como actúa como catalizador de ciertas dinámicas socio espaciales, por su definición se presta de manera satisfactoria para caracterizar el desarrollo urbano de Cartagena de acuerdo a las especificaciones del estudio propuesto, pues una aplicación muy básica de lógica permite ver que si se formaliza la estructura urbana conduce al crecimiento urbano formal. Pero persistiendo el problema de la negación al crecimiento urbano informal, ambos por supuesto causados por el crecimiento demográfico que es en sí mismo un indicador que se denomina crecimiento disperso. Lo que parece quedar claro es como aquellos sectores que ostentaban las administraciones públicas intentaron crear toda una serie de elementos de diferenciación social, como dije anteriormente los conjuntos habitacionales no están concentradas en un área, sino todo lo contrario, se perciben completamente desparramadas. El crecimiento disperso de la ciudad se da desde la franja norte hasta llegar a la periferia. De aquí que el concepto de crecimiento disperso se haya adaptado a la realidad cartagenera. Es en esta periferia urbana donde se concentran la mayor cantidad de casas o estancias que significaron una solución habitacional a los moradores con menos recursos.

¹³³ PÉRGOLIS, J. C. (1995). *Las Otras Ciudades*. Editorial Universidad Nacional, Bogotá, P. 8, Colombia.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

CRUZ MUNDET, J.R., (1999), Los conceptos de archivo y documento, Manual de archivística, Fundación German Sánchez Rupierez, Madrid, España.

RAMIREZ DE LEON, J. A., (2012), Importancia de los archivos, Diez preguntas y repuestas básicas sobre los sistemas de archivo, Revista Memoria, PP. 154-166, Bogotá.

RUBIO A., (1994), Los sistemas nacionales de archivo, en: Servicio de archivo, Archivo General de la Nación, PP. 67-79, Bogotá.

LAZARO DE LA ESCOSURA, P., (2001), La clasificación de los archivos: Una operación intelectual, Revista Memoria N° 08, Ene-Dic, PP. 200-204, Bogotá.

ALVAREZ ROJAS, A.M., (2013), Ciudad y sociedad dual, P. 32, Edit. Salta, Santiago, Chile.

VALLADARES CEREZO, C.E, (2012), La Ciudad. Antecedentes y Nuevas Perspectivas, P. 12, Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CESUR), Universidad de San Carlos, Guatemala.

ACUÑA VIGIL, P., (2005), Análisis Formal del Espacio Urbano. Aspectos Teóricos, Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Arte, Lima.

CUERVO, L. M. (1999) Expansión Metropolitana y Globalización en Bogotá AEDO
LOPEZ, J. W., (2012), Urbanización marginal e impacto ambiental en la ciudad, Universidad Politécnica de Valencia, P. 89, España.

VIVIESCAS MONSALVE, F.,(1999), La ciudad colombiana o del urbanismo en busca del pensamiento (notas para una investigación necesaria), revista de estudios sociales, universidad de los Andes, Historia de las Ciencias Sociales en Colombia (II), PP. 71-79, Bogotá.

GARCÍA VÁSQUEZ, C., (2004) *La Ciudad Hojaladre, Visiones urbanas del Siglo XXI*, Barcelona: Gustavo Gili
OROZCO SANCHEZ, R., (1986) *Arquitectura y Cultura en Colombia*. Ediciones Universidad Nacional. Bogotá.

BENÍTEZ, W. (2009). *Democracia local y autonomía*. Editado por la Escuela Superior de Administración Pública-ESAP. Bogotá.

BOLÍVAR, I. (2001). *Estado y participación: ¿La centralidad de lo político?* En Archila, M. & Pardo, M. (Ed.), *Movimientos sociales, Estado y democracia en Colombia*. Bogotá

GARCIA BELLIDO, J., (1998), *Avances del modelo de urbanismo colombiano: una mirada retrospectiva al análisis de su estructura*, *Arquitectura ciudad y entorno*, P. 56, Bogotá.

PUMAIN, D., (2004), *Las teorías del análisis espacial*, Universidad Autónoma de Santiago, P. 34, Chile.

BOTERO HERRERA, F. (1996) *Medellín 1890-1950 Historia urbana y juego de intereses*, Edit. Universidad de Antioquia, P.12, Medellín.

CASTILLO, C., (Comp.) (1977) *Urbanismo y Vida Urbana*, Instituto Colombiano de cultura, P. 25, Bogotá.

Comisión Nacional de Reparación y Reconciliación, Área de Memoria Histórica. (2009). *El despojo de Tierras y Territorios: Aproximación Conceptual*. Bogotá: Editorial Kimpres Ltda.

BAEZ, J., & CALVO, H. (2000). *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación y rezago*. En H. Calvo, & A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Banco de la República, pp. 71-117, Cartagena.

SAMUDIO, A. (2000). *El crecimiento urbano en Cartagena en el siglo XX: Manga y Boca grande*. En H. Calvo, & A. Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX* (págs. 139-173). Cartagena: Banco de la República

PUENTE, J. (2006). La movilidad social de Cartagena de Indias en el último siglo del segundo milenio. *Identidad, Memoria, Historia y Cultura en el Caribe*. Cartagena: Memorias V y VI Seminario Internacional de Estudios del Caribe.

CUNILL, N., FORTES A., Pedraza B. & Restrepo D. (1996). Perspectivas de la participación. En *Enlaces y rupturas. Experiencias de participación representativas de una década en Colombia*. Bogotá: Diaconía y Parcomún.

VERGARA, A., (2008), La planificación urbanística y sus implicaciones en el mundo en globalización, *Revista UOC sobre la sociedad del conocimiento*, Universidad de Catalunya, 65-87, España.

EZQUIAGA, J. M., (1998) “¿Cambio de estilo o cambio de paradigma?” en: *URBAN No.2* (Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio), Escuela Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, España.

CHARRY, C. (2008). Movilización social e identidad nacional en el Caribe insular colombiano: Una historia social contada desde el diario de campo. *Historia Crítica*, 35 (enero-junio), pp 58-81.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi [IGAC]. (1986). *Diagnóstico geográfico de Bolívar*, Colombia, Volumen 1. Bogotá, segunda expedición urbana.

ASUNCION, E., (1998) *La investigación regional y urbana en Colombia, Desarrollo y territorio 1993-1997*, Tomos I, Departamento Nacional de Planeación / Financiera de Desarrollo Territorial/Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (ACIUR)/Carlos Valencia Edit., P. 67, Bogotá.

RUEDA PLATA, J. Q., (1999), *El campo y la ciudad: Colombia, de país rural a país urbano*, Banco de la república, Colombia.

OSORIO, C. (2010). *El poder regional se subleva ante la Ley de Ordenamiento Territorial*. Agosto 1980.

BAZANT, I., (1981), “Manual de criterios de diseño urbano”. Ed Trillas. P. 12, México.

CHOAY, F., (1983) El urbanismo: Utopías y realidades (especialmente: Numeral IX “la filosofía de la ciudad”), Editorial Lumen, Barcelona, P. 54, España.

RICO, G. (2011). Discurso y poder en la construcción del hábitat: El caso los cerros surorientales de Bogotá. Bitácora Urbano Territorial, 123-137.

ALLEMBER, A., (2002), Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social, Colombia, Edit., Futuro, Bogotá.