

# CARTAGENA DE INDIAS

## CINCO SIGLOS DE EVOLUCIÓN URBANÍSTICA

Maruja Redondo Gómez



Universidad de Bogotá  
**JORGE TADEO LOZANO**

SECCIONAL DEL CARIBE  
FACULTAD DE ARQUITECTURA



# CARTAGENA DE INDIAS

*Cinco siglos de evolución urbanística*



# CARTAGENA DE INDIAS

*Cinco siglos de evolución urbanística*

MARUJA REDONDO GÓMEZ

Bogotá D.C., Noviembre 2004

Maruja Redondo Gómez  
Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística – Bogotá:  
Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2004.

238 págs. 21 x 28 cm

ISBN 958-9029-63-9

FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ JORGE TADEO LOZANO -  
FACULTAD DE ARQUITECTURA - CARTAGENA  
Carrera 4 No. 22-61 Bogotá, D.C. – PBX: 242 7030 – [www.utadeo.edu.co](http://www.utadeo.edu.co)

RECTOR: JAIME PINZÓN LÓPEZ  
RECTOR SECCIONAL CARTAGENA: GUSTAVO RAMÍREZ GARCÍA  
DIRECTOR EDITORIAL: ALFONSO VELASCO ROJAS

ISBN 958-9029-63-9

© MARUJA REDONDO GÓMEZ  
© FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ  
JORGE TADEO LOZANO

DISEÑO DE CARÁTULA	
Y RETOQUE DIGITAL:	LUIS CARLOS CELIS
CORRECCIÓN DE ESTILO:	MARÍA DEL PILAR OSORIO VÉLEZ, JULIO MATEUS
DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN:	PATRICIA CARO MARTÍNEZ (SERVIGRAPHIC LTDA.)
COORDINACIÓN EDITORIAL:	JOSÉ BONILLA URIBE
SCANNER Y RETOQUE DIGITAL:	FRANCISCO JIMÉNEZ, JORGE ESPINOSA
IMPRESIÓN:	SERVIGRAPHIC LTDA.

PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL DE ESTA OBRA  
POR CUALQUIER MEDIO SIN AUTORIZACIÓN DEL EDITOR

IMPRESO EN COLOMBIA  
PRINTED IN COLOMBIA

# ÍNDICE

PRÓLOGO	9
PRESENTACIÓN	13
INTRODUCCIÓN	15
LA INVESTIGACIÓN	16
EMPLAZAMIENTO Y FUNDACIÓN	19
FUNDACIÓN DE LA CIUDAD	21
PRIMEROS PASOS EN EL ORDENAMIENTO URBANO	23
PRIMEROS PLANOS	24
ORDENANZAS Y LEYES	25
<b>Siglo XVI</b>	
NACE UNA CIUDAD	29
CARACTERÍSTICAS DE LA ESTRUCTURA	30
Defensas de la ciudad	32
Edificios conventuales y administrativos	33
Red de caminos y traza	35
Espacio público y barrios	36
Imagen urbana en el siglo XVI	37

<b>Siglo XVII</b>	
UNA CIUDAD CONFINADA Y PRÓSPERA	39
DEFINICIÓN DE SU ESTRUCTURA	41
Fortalezas y baluartes	42
El auge de los conventos y nuevos equipamientos	44
Expansión de los caminos y traza	45
Imagen urbana en el siglo XVII	48
<b>Siglo XVIII</b>	
UNA CIUDAD CONSOLIDADA	49
MODELO DE EXPANSIÓN EN LA ETAPA COLONIAL	50
LA NUEVA ESTRUCTURA	51
Reconstrucción y consolidación de la defensa del núcleo	52
Nuevas iglesias y edificios públicos	55
La vialidad intramuros y extramuros	57
Espacio público y división territorial	59
Imagen urbana en el siglo XVIII	60
<b>Siglo XIX</b>	
MOMENTO DE TRANSICIÓN Y CAMBIO	63
MODELO DE EXPANSIÓN	64
ESTRUCTURA URBANA	65
Infraestructura militar da paso al desarrollo	66
Surgimiento de nuevos edificios en las zonas extramuros	68
Extensiones de la red vial	68
Transformaciones en el espacio público	69
Consolidación de barrios y modelos de organización extramuros	70
Imagen urbana en el siglo XIX	71
<b>Siglo XX</b>	
LA CIUDAD DE HOY	73
NÚCLEO DE ORIGEN	73
ESTRUCTURA URBANA ACTUAL Y MODELOS DE DESARROLLO	74

LA CIUDAD MODERNA	79
Expansión urbana	79
<i>Período 1900-1930</i>	79
<i>Período 1930-1940</i>	81
<i>Período 1940-1960</i>	82
<i>Período 1960-1980</i>	83
<i>Período 1980-2000</i>	84
MODELO DE APROPIACIÓN DEL ESPACIO	
URBANO POR LOS ESTRATOS SOCIOECONÓMICOS	86
ESTRUCTURA URBANA ACTUAL	87
Uso del suelo	87
Centros comerciales y urbanos	89
MODELO DE DISTRIBUCIÓN DE LOS CENTROS	
COMERCIALES Y URBANOS	91
SISTEMA VIAL ACTUAL	92
ANÁLISIS DE LA TRAZA DE LAS ZONAS EN EXPANSIÓN	94
Sector 1	94
Sector 2	95
Sector 3	95
Sector 4	96
CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE LA TRAZA	97
CONCLUSIONES	99
ANEXOS	103
Cuadros	105
Planos	143
Esquemas	145
Fotografías	175
BIBLIOGRAFÍA	233



## PRÓLOGO

CARTAGENA ES, TAL VEZ, UNA DE LAS CIUDADES DE HISPANOAMÉRICA sobre la que más se ha escrito. Los grandes cronistas de su temprana edad como Juan de Castellanos, Gonzalo Fernández de Oviedo y Fray Pedro Simón, los compiladores de su historia, estudiosos, analistas y poetas de todas las épocas han narrado con profusión las gestas de esta ciudad que ostenta ese título desde que le fuera otorgado por el Rey Felipe II en el año de 1574, a sólo cuatro décadas de ser fundada por Pedro de Heredia.

Muy importantes han sido los esfuerzos realizados por ilustres historiadores en la tarea de narrar los hechos de la extensa crónica de la ciudad. Algunos los han orientado a analizar un período en particular; otros a estudiarla desde el punto de vista de sus fortificaciones; hubo quienes utilizaron su pluma para abordar sus aspectos sociales y económicos y hasta para transmitir sus mitos y leyendas y cantar en emocionados versos a su belleza singular. Pocos, en verdad, han tratado de abarcar todo el panorama de su historia. En este sentido y por su estilo llano y ameno Eduardo Lemaitre ha contribuido en gran manera al conocimiento y difusión de su existencia con la *Historia general de Cartagena*. Enrique Marco Dorta en su obra *Cartagena de Indias, la ciudad y sus monumentos*, trató magistralmente el tema del desarrollo urbano de la ciudad y sus monumentos, tanto los religiosos como los civiles y las grandes obras de arquitectura

militar que se construyeron en la ciudad y su bahía, hasta los días de su emancipación.

[10]

Hacía falta, no obstante, un enfoque desde la óptica de la evolución urbanística, que abarcara desde la aldea prehispánica hasta nuestros días y es eso, precisamente, lo que se propuso la arquitecta Maruja Redondo Gómez, catedrática de la Especialización en Urbanismo de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, en esta obra titulada *Cartagena de Indias, cinco siglos de evolución urbanística*, trabajo investigativo que constituyó su tesis para obtener la maestría en Urbanismo en la Universidad Autónoma de México. La autora, en un lenguaje claro y directo, poco frecuente en los libros de urbanismo, con la autoridad que le da ser cartagenera de pura cepa y basada en una rigurosa documentación, estudiada y analizada en el amplio lapso comprendido entre 1979 y 2003, explica el desarrollo urbano de Cartagena a partir de lo que ella considera dos momentos fundamentales de su historia: la Colonia y la Modernidad, entre los cuales inserta el siglo XIX como un período de transición en cuyo final se emprende el cambio.

La Colonia es la época de esplendor derivada de su situación estratégica como puerto, cuya defensa de piratas y corsarios condicionó la morfología urbana de la ciudad al confinarla en un cerco pétreo de murallas y baluartes. El siglo XIX, el tiempo de la Independencia y la formación de la República; época de guerras y conflictos, de ruina y desolación, pero al final, de cambio de las estructuras coloniales, preparó a la ciudad para la recuperación y el despegue cristalizado durante el siglo siguiente. La Modernidad constituye el tercer escalón en el desarrollo de la ciudad, es el período de la expansión hacia los extramuros, con nuevos modelos de crecimiento y modernas tipologías arquitectónicas, espacios para equipamientos y servicios para la comunidad.

Hace notar la arquitecta Redondo que el recorrido por cinco siglos a través de las transformaciones de la ciudad permite establecer la preponderancia de algunos componentes urbanos que conformaron su estructura espacial en los diferentes períodos. Se refiere a los que establecieron las pautas ordenadoras que determinaron en gran medida la morfología y, en algunos casos, se convirtieron en elementos estratégicos para el desarrollo de la ciudad. En el siglo XVI el siste-

ma de plazas, en cuyos lados se localizaban los edificios administrativos y religiosos y las vías que las unían, incidieron en la trama y configuración de la ciudad. En los siglos XVII y XVIII, limitada por el cinturón de murallas, la ciudad se transformó en un núcleo cerrado y compacto con un esquema de desarrollo hacia el interior. En los siglos XIX y XX la ciudad se expandió hacia los extramuros, a lo largo de los ejes de comunicación preexistentes, lo cual generó un modelo de crecimiento lineal que más tarde se fue ajustando a la morfología del terreno.

Deja claro este trabajo que la ciudad enfrenta en la actualidad graves problemas de orden urbano y ambiental propiciados por el acelerado aumento poblacional y el crecimiento desarticulado de la estructura urbana sin una adecuada planificación, cuyas consecuencias se reflejan en una deficiente red vial, una tajante segregación socio-espacial entre estratos ricos y pobres, el deterioro de los cuerpos de agua, la carencia de servicios públicos en grandes áreas de la ciudad y el bajo nivel de la calidad de vida de la mayoría de sus habitantes.

Maruja Redondo cree que es necesario que todas las acciones públicas y privadas deben orientarse a construir un modelo de ciudad basado en una concepción integral del territorio que aproveche sus recursos ambientales, en el cual los cuerpos de agua se conviertan en factor determinante de la morfología urbana. Su patrimonio arquitectónico y urbanístico, por otra parte, debe contribuir a consolidar la identidad de la ciudad y a convertirse en motor de desarrollo de la ciudad del futuro.

Esta investigación, muy bien ilustrada para una mejor comprensión, fue realizada con la seriedad y el rigor que el lector podrá comprobar una vez emprenda su lectura. La calidad del trabajo y su importancia están a la vista. Se puede concluir que la autora logró su cometido: hacer un aporte en la construcción de la memoria urbanística de Cartagena.

ALBERTO SAMUDIO TRALLERO  
*Decano del Área de Arte y Diseño*  
*Universidad Jorge Tadeo Lozano*  
*Seccional del Caribe*



## PRESENTACIÓN

**E**L PRESENTE LIBRO ES UN ANÁLISIS CRONOLÓGICO DE LOS PRINCIPALES aspectos urbanísticos que han conformado a la ciudad de Cartagena de Indias, en los cinco siglos de su historia. Tiene como antecedente el trabajo de investigación realizado dentro de las actividades académicas como profesora investigadora en el Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco en México. La investigación básica y sus resultados preliminares, fueron presentados como tesis para obtener el grado de maestría en Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México en junio de 2002, bajo el título *Transformaciones en la estructura urbana de Cartagena de Indias. Siglos XVI al XX*.

La selección del caso de estudio, Cartagena de Indias, obedeció a dos razones principales como profesional del urbanismo: primero, por ser la ciudad donde nací y pasé los primeros años de mi vida, razón suficiente para sentirme comprometida con su desarrollo, y segundo porque posteriormente, al no residir en la ciudad durante los últimos veinte años, he podido percibir en visitas periódicas su explosivo crecimiento y detectar algunas muestras evidentes de su problemática urbana. El tema surge por el interés en el estudio de los procesos de transformación de las ciudades en su estructura es-

pacial, morfología y funcionalidad, aspectos inherentes a la disciplina del urbanismo.

[14]

Agradezco sinceramente a todas las personas que de una u otra forma colaboraron e hicieron posible la conclusión de este proyecto. Al Dr. Jesús Aguirre Cárdenas, director de la tesis, por apoyarme con sus sabios consejos; asimismo al grupo de sinodales por su lectura atenta y crítica del documento y sus valiosos comentarios: M. en Arq. Héctor Robledo Lara; M. en Arq. Xavier Cortés Rocha; M. en C. Víctor Chávez Ocampo, y el M. en Arq. Jaime Collier's Urrutia.

A la Arq. Rebeca Fernández Lee por su apoyo en el dibujo de planos en Autocad; a la D.G. Ana María Hernández, por su valiosa colaboración en la corrección de estilo; a mi sobrino Carlos Julio Redondo Collins, estudiante de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Cartagena de Indias, por su entusiasta participación y gran apoyo en la investigación documental; a mis padres por sus ilustrativas y sabias conversaciones sobre la Cartagena de principios de siglo; a mi esposo Sergio por su asesoría y experiencia tan importante para mi trabajo; y a mis hijos Sergio y Diego, mis firmes colaboradores, animándome siempre para continuar y terminar.

## INTRODUCCIÓN

**C**ARTAGENA DE INDIAS. CINCO SIGLOS DE EVOLUCIÓN URBANÍSTICA, pretende, por las características de su planteamiento y conformación, aportar al acervo de la ciudad en materia de desarrollo urbano, una nueva interpretación y enfoque de los sucesos históricos urbanos registrados en los estudios bibliográficos existentes. Se desarrolla en tres etapas muy claras de su historia: la Colonia (que abarca los siglos XVI, XVII y XVIII), el siglo XIX y el siglo XX.

El trabajo se sustenta en algunas corrientes teórico-metodológicas que interpretan a la ciudad y sus procesos en el ámbito de la morfología, la funcionalidad y su organización en el espacio urbano: las teorías de Kevin Lynch, E.W. Burgess, la teoría orgánica y las teorías de la ecología urbana. En este sentido, el estudio trata, en todo momento, de conectar el proceso de crecimiento y transformación de los elementos de la estructura de la ciudad con los acontecimientos que marcaron la historia y que contribuyeron en gran medida a establecer características en la morfología y estructuración de la ciudad actual.

Alrededor de este marco, se desarrolla una descripción empírica en forma cronológica basada en la transformación de los elementos de la estructura, aportando un modelo general de organización del espacio urbano. Este modelo se inserta en una dinámica actual de cambios e iniciativas en el campo de la ordenación del territorio y la planeación física de la ciudad. Es por ello que, en este contexto, el

libro pretende ser un documento-fuente de consulta sobre la evolución de la ciudad y el modelo de organización del espacio físico a través de su historia, desde un enfoque urbanístico.

Muchos trabajos que se han realizado sobre la ciudad, abordan, principalmente, aspectos económicos y sociales en las diferentes etapas. En el campo del urbanismo, destacan algunos de tipo historiográfico, como el realizado en 1951 por Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos* y *El Nomenclator cartagenero*, de Bosa Herazo. Asimismo se cuenta con la investigación titulada *Trazados urbanos en Hispanoamérica, Cartagena de Indias* del fallecido arquitecto cartagenero Augusto de Pombo Pareja, realizada en 1999. Todos ellos brindaron un importante apoyo para esta investigación. Existen otros estudios de análisis urbanístico que estudian la evolución y el crecimiento de la ciudad limitados a una contextualización urbana, en tesis de licenciatura en arquitectura.

#### LA INVESTIGACIÓN

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

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

Para tal efecto se analizaron los siguientes componentes de la estructura: la infraestructura urbana; la infraestructura militar; el equipamiento urbano, religioso y civil; la vialidad; las plazas y los

barrios. A partir de estos elementos se identificaron los procesos de transformación y sus modelos de organización.

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

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

La fotografía de los diferentes entornos de la ciudad y la obtenida de la Fototeca Histórica de Cartagena son un material valioso para la lectura y análisis de la estructura, así como la observación directa de la dinámica urbana. A partir de este material se desglosan los elementos de la estructura ya mencionados de forma cronológica, se vacían en cuadros y se interpretan en planos que muestran los procesos de transformación de la ciudad en los diferentes períodos.

La investigación está basada principalmente en fuentes primarias con respecto al análisis realizado sobre los planos antiguos, recurriendo también a fuentes secundarias por algunos datos que han sido ya investigados y estudiados ampliamente, los cuales se encuentran señalados en la bibliografía.

Con este trabajo, más que tener una sólida y coherente explicación teórica y detallada de las causas de los fenómenos de cambio en la ciudad, se pretende apuntar algunas conclusiones sobre el proceso de evolución y sus implicaciones en su forma de organización espacial actual; basándose siempre en las situaciones observadas bajo la interpretación personal de la autora.



## EMPLAZAMIENTO Y FUNDACIÓN

**L**A CIUDAD ANTIGUA DE CARTAGENA DE INDIAS SE ENCUENTRA ASENTADA al norte de la República de Colombia en dos islas bajas y arenosas que posteriormente fueron unidas. Se encuentra rodeada por el mar Caribe e importantes cuerpos de agua que se convierten en los elementos dominantes de su estructura morfológica; estos la recorren en su interior, conformando un área insular y un área continental que la dotan de condiciones especiales y conjugan un entorno interesante y variado, rico en paisajes naturales.

Hacia el sur y oriente de la ciudad se encuentran dos de los más importantes cuerpos de agua: la ciénaga de Tesca mejor conocida como ciénaga de la Virgen y la bahía de Cartagena. La primera con un área de 22 Km<sup>2</sup> se comunica a través de pequeños canales y el caño de Juan de Angola con la pintoresca laguna del Cabrero al norponiente de la ciudad; esta a su vez se conecta con las lagunas de Chambacú y San Lázaro, para encontrar el caño de Bazurto y finalmente cerrar el recorrido de 12 Km en la gran bahía de Cartagena. Esta encrucijada de bahía, caños, lagunas, y ciénagas, contribuyó de forma significativa a la formación de la fisonomía actual de la ciudad.

La bahía fue un elemento de especial importancia en el emplazamiento de la ciudad, ya que fue el factor que por su carácter protec-

tor, decidió su fundación. Se encuentra ubicada hacia el sur de la ciudad y se extiende de norte a sur a lo largo de la costa, cubriendo una superficie de más de diez millas de longitud. Está dividida en dos inmensas dársenas naturales: la bahía exterior y la bahía interior, formadas a su vez, por grandes islas que más adelante sirvieron como puntos estratégicos para la defensa de la ciudad<sup>1</sup> (véase Plano 1).

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

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

Esta gran bahía —exterior e interior— tuvo comunicación con el mar Caribe por el canal de Bocagrande hasta el siglo XVII; posteriormente se decidió cerrarlo con una escollera para asegurar la defensa de la ciudad, quedando como único acceso el canal de Bocachica, al sur de la bahía.<sup>2</sup>

El sistema orográfico del territorio cuenta con algunos cerros, entre los que destacan la Popa de la Galera, donde hoy se ubica un convento agustino; el cerro de San Felipe, actualmente con la fortaleza que sirvió de defensa a Cartagena en los embates de la Colonia, y las lomas del Marión, Zaragocilla y Albornoz, actualmente urbani-

---

<sup>1</sup> Segovia Salas R., *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e historia*, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1982, p. 25.

<sup>2</sup> Marco Dorta, E., *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1951, pp. 3-5.

zadas en su totalidad y ubicadas hacia la zona central del área de expansión de la ciudad.

#### FUNDACIÓN DE LA CIUDAD

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

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

Por otro lado, su situación geográfica presentaba ventajas insuperables; las condiciones con las que contaba la bahía, protegida del mar exterior, eran incomparables con respecto a otros sitios del entorno, y para efectos de seguridad y defensa constituía el sitio ideal. Este factor de protección de la bahía fue muy importante ya que una de las condiciones que marcaba la capitulación concedida a Pedro de Heredia era la de construir recintos protegidos por mura-las, tapias o empalizadas para la defensa de los españoles que allí residieran, con lo cual también se establecía la ocupación oficial de un territorio.<sup>3</sup>

Otro punto que jugó en favor de su colonización, fueron las condiciones que presentaba como puerto de enlace con las otras ciuda-

---

<sup>3</sup> Martínez, Carlos, *Apuntes sobre el urbanismo en el Nuevo Reino de Granada*, p. 29.

[22]

des. Esto hizo, más tarde, que Cartagena fuera el primer mercado de los productores españoles en tierras sudamericanas y el puerto clave de un inmenso y rico territorio.<sup>4</sup> Todos estos aspectos del emplazamiento contribuyeron de alguna manera a la decisión sobre la fundación de la ciudad en ese sitio. Los inconvenientes se fueron solucionando con el paso del tiempo, se construyó un camino que comunicó tierras para el ganado y la agricultura y para captar agua se construyeron aljibes<sup>5</sup> que recogían las aguas pluviales solucionando el problema del abasto.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Marco Dorta, E., *Cartagena de Indias...*, *op. cit.*, p. 7.

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

<sup>6</sup> Marco Dorta, E., *Cartagena de Indias...*, *op. cit.*, p. 8.

## PRIMEROS PASOS EN EL ORDENAMIENTO URBANO

**A** PARTIR DE QUE SE CONSTATARON LAS BONDADES QUE BRINDABA EL SITIO en cuanto a facilidades portuarias —por la profundidad de su bahía para grandes embarcaciones y las excelentes condiciones para ser defendida—, el caserío indígena comenzó un lento proceso de transformación.

Tuvieron que pasar cuarenta años después de la fundación de Cartagena para que el asentamiento cambiara su imagen de poblado primitivo, ya que todavía los bohíos que habían pertenecido a los indígenas conformaban en gran medida la estructura de la ciudad española. Por otro lado, costó mucho tiempo convencer al cabildo de los problemas e inconvenientes de saneamiento que las tierras arenosas y el entorno de ciénagas y caños causaba a los intentos de mejoramiento de la ciudad.

Pese a todos los inconvenientes que se presentaban, se empezaron a vislumbrar algunos intentos de cambio. La escasez de agua y la necesidad de excavar pozos, generaron una serie de caminos y claros naturales alrededor de los puntos de abastecimiento público: jagüeyes, aljibes, pozos, que fueron insinuando y condicionando, de alguna manera, el futuro trazado de la ciudad.

En el año de 1536 se trazaron las primeras calles, las cuales fueron planeadas por el Lic. Juan de Vadillo,<sup>7</sup> quien desempeñaba algunas misiones oficiales en el lugar. Este primer intento de ordenación física, aunque fue un proceso lento e incipiente, motivó a la gran mayoría de los españoles a permanecer en el lugar, además de que facilitó la localización, la delimitación adecuada y la adjudicación de los lotes o solares a la población.<sup>8</sup> De esta forma y a pesar de las construcciones improvisadas, comenzó a configurarse el núcleo urbano de Cartagena de Indias, que no cambió su aspecto durante casi todo el siglo XVI.

#### PRIMEROS PLANOS

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

El plano en el que se representa con exactitud el trazado de las calles de Cartagena es el que elaboró Bautista Antonelli en 1595, con el objeto de ilustrar el primer proyecto de fortificación encomendado por Felipe II. Por las características que presenta el plano se puede suponer que se trata del trazado hecho por Vadillo, pues el plano no varió después de un primer incendio que sufrió la ciudad en 1552, donde ésta se destruyó totalmente. Las calles irregulares con ángulos que anulan a una perfecta cuadrícula —como sucedió en Santo Domingo—, hacen pensar que el trazado que aún permanece en la ciudad antigua de Cartagena es el primitivo<sup>9</sup> (véase Plano 4).

---

<sup>7</sup> Juan de Vadillo fue nombrado de 1535 a 1537 juez de residencia de Cartagena de Indias.

<sup>8</sup> Martínez, Carlos, *Apuntes sobre el urbanismo...*, *op. cit.*, p. 33.

<sup>9</sup> *Op. cit.*, p. 8.

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

#### ORDENANZAS Y LEYES

Las primeras ciudades de la Nueva España nacieron y subsistieron no por aportaciones económicas que apoyaran su proceso de transformación, sino a través de capitulaciones, leyes, ordenanzas, instrucciones y cédulas reales, que se imponían y se expresaban con recomendaciones muy vagas, producto de una falta de preparación y desconocimiento de los territorios descubiertos.

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

En este sentido la experiencia de Ovando en Santo Domingo es ilustrativa, por los resultados obtenidos en ella, debido, quizá, a la oportunidad de haber fundado otras ciudades en esa misma isla o el haber conocido los textos de Vitrubio —como se creía entonces—, además de su visión para el planeamiento de un asentamiento, lo que contribuyó a realizar un ordenamiento de la ciudad con una traza ortogonal, primera en América, anticipándose a los procedimientos reales.<sup>10</sup>

Estos primitivos pasos en el planeamiento constituyeron una contribución urbanística importante, además del establecimiento de las

---

<sup>10</sup> *Ibíd.*, p. 46.

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

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

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

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

daba agrupar las funciones de acuerdo a la compatibilidad de las actividades.<sup>11</sup>

En 1680, después de que muchas ciudades ya se habían fundado, apareció la *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, que era un conjunto de normas legales promulgadas por Carlos II donde se involucraron *contenidos* referidos a los planos de la ciudad, pero muchos ya conocidos en la Cédula de Felipe II. Este código no prosperó (véanse Cuadros 1 y 2).

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

[27]

---

<sup>11</sup> García Ramos, D., *Iniciación al urbanismo*. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1974; p. 82.



## Siglo XVI

### NACE UNA CIUDAD

**L**A COLONIZACIÓN DE LAS CIUDADES EN AMÉRICA TUVO COMO objetivo principal la fundación, la formación y el crecimiento de las ciudades. En la ciudad de Cartagena, después de su fundación, el proceso de formación se dio de manera rápida y sobre un espacio geográfico limitado por el mar Caribe, bahías y lagunas que circundaban a las islas donde se estableció el asentamiento. Las características físicas del emplazamiento dieron lugar a un esquema de organización territorial compacto, en un principio siguiendo las pautas del poblado indígena que allí existía y, posteriormente, apeándose a conceptos diferentes a los utilizados por las culturas precolombinas.

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

En las primeras décadas después de su creación, la ciudad presentaba una imagen pobre desde el punto de vista urbano y arquitectónico. A pesar de esto, el proceso de expansión del poblado siguió su

[30]

curso de tal manera que entre 1533 y 1563 se consolidó en su zona central, conformando un área urbana limitada en el poniente por las actuales calles de Santa Teresa, Santo Domingo y la factoría; en el norte, por las calles de La Merced, Estanco del Aguardiente y Sargento Mayor; en el oriente, por las calles primera y segunda de Badillo y la calle de las Carretas, y por el sur, con las plazas de la Aduana y de los Coches.

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

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

#### CARACTERÍSTICAS DE LA ESTRUCTURA

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

En 1539, ya avanzado el siglo, se emprendieron acciones que principalmente contribuyeron a avanzar en la fisonomía del pueblo con obras de infraestructura. La construcción del puente de San Francisco sobre el caño de San Anastasio, fue una de las primeras obras de

---

<sup>12</sup> Marco Dorta E., *Cartagena de Indias...*, *op. cit.*

utilidad pública,<sup>13</sup> ya que este puente logró la comunicación entre las dos islas que conformarían la ciudad antigua de Cartagena de Indias: la isla principal y la segunda isla en la que posteriormente se asentó el arrabal de Getsemaní.

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

Avanzado el siglo, a esta incipiente dinámica de desarrollo urbano, se sumó la iniciativa del gobernador Fernández de Busto de impulsar la realización de obras públicas y la transformación de la imagen urbana. Para finales del siglo, la mayor parte de los bohíos se habían transformando en casas de piedra.<sup>15</sup> Además, se decidió, también bajo su gobierno, llevar a cabo la obra de relleno de una parte de la ciénaga de San Anastasio en la zona del Puente de San Francisco. En esta tierra ganada al agua se generó una pequeña y naciente plaza. Estas obras, aunque realizadas con muchas limitaciones tecnológicas, representaron avances en la infraestructura, ya que quedaban definitivamente conectadas las dos islas por tierra firme. Esta importante acción marcó las pautas para que en los albores del siglo XVII se generara el primer ensanche de la ciudad, el arrabal de Getsemaní. Asimismo, fue determinante para la morfología de la futura ciudad, al constituirse —hasta la fecha— en un espacio de articulación entre la zona central y la periferia.

---

<sup>13</sup> *Ibíd.*

<sup>14</sup> *Ibíd.*, p. 26.

<sup>15</sup> *Ibíd.*, p. 35.

Otras obras importantes de infraestructura que se realizaron durante este período fueron: el camino que se abrió hacia el interior,<sup>16</sup> para las zonas destinadas a la cría de ganado y que siglos más tarde se convertiría, primero en la línea del tren Cartagena-Calamar, y en el siglo XX sería el eje vial más importante de la ciudad. Otra gran obra fue la construcción del Canal del Dique<sup>17</sup> autorizado en 1571 como un camino y completado en 1582. El canal fue una obra que en ese siglo por problemas de mantenimiento no prosperó y tuvo que ser cerrado. Su función consistió en comunicar la bahía de Cartagena a través de varios caños con el río Magdalena, arteria fluvial de gran importancia para la economía del país siglos adelante. Estas acciones, aunque no se realizaron al interior del poblado, contribuyeron y determinaron en gran medida al desarrollo futuro de la población e influyeron notablemente en su estructura (véase Cuadro 5).

### **Defensas de la ciudad**

La infraestructura militar de la ciudad aportó elementos determinantes en la forma y configuración de la ciudad. Se iniciaron las construcciones en este siglo para la defensa de la plaza contra piratas y corsarios, así como de protección en contra de los eventos meteorológicos que la azotaban.

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

Las condiciones geográficas del sitio, una extensión de tierra en forma alargada al borde de la costa y una bahía que daba entrada hasta

---

<sup>16</sup> Camino a Curucha cerca de Arjona, hacia las márgenes del canal del Dique. Marco Dorta, *op. cit.*, p. 26.

<sup>17</sup> Bell Lemus, Gustavo, *Cartagena de Indias de la Colonia a la República*, Colección *Historia* No. 3, Fundación Simón y Lola Gubereck, Bogotá, 1991, Capítulo “El canal del Dique 1810-1840: el viacrucis de Cartagena”.

<sup>18</sup> Marco Dorta, E., *Cartagena de Indias...*, *op. cit.*, pp. 9 a 13.

los intersticios de la ciudad, marcaron la disposición de los elementos de defensa que en este siglo únicamente se concentraron en la construcción de las fortificaciones exteriores, de manera provisional, y en la realización del proyecto definitivo para las murallas de la plaza.

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

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

### **Edificios conventuales y administrativos**

En el siglo XVI el equipamiento de la ciudad se componía principalmente de iglesias, conventos y algunas oficinas administrativas

---

<sup>19</sup> Zúñiga Ángel, Gonzalo, "San Luis de Bocachica. Un gigante olvidado", en *La historia colonial de Cartagena de Indias*, Punto Centro-Forum, Cartagena, 1997, pp. 11 a 12.

que controlaban la llegada y salida de mercancía del muelle de la ciudad.

[34]

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

El convento de San Francisco se fundó en 1559 corriendo la misma suerte que el de Santo Domingo, por lo cual se reconstruyó en 1560. El de San Agustín se fundó en 1582 en lo que hoy es la Universidad de Cartagena. En un inicio la ubicación de los conventos e iglesias marcaron un primer anillo en el cual se concentraba la actividad religiosa; más adelante esta dinámica cambió con la reubicación de la Catedral y el convento de Santo Domingo hacia la periferia del lado poniente del núcleo urbano (véase Cuadro 6).

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

La ciudad de entonces era pobre de elementos, aunque ya contaba con algunos edificios públicos de cierto carácter e importancia. La

---

<sup>20</sup> Marco Dorta, E., *Cartagena de Indias...*, *op. cit.*

centralidad que esto implicaba, por su ubicación en el núcleo principal de la ciudad, la estructuraban y le daban un sentido urbano que permitía una fácil identificación de las zonas en las que se dividía la ciudad.

### **Red de caminos y traza**

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

Los restantes caminos de la traza formaban la red secundaria y definían las manzanas permitiendo el acceso a los lotes de la ciudad. En la segunda isla, Getsemaní, un camino paralelo a la ribera de la bahía y dos en cruz dirigidos a los cuatro puntos cardinales, se sumaron a la red de caminos de la ciudad del siglo XVI.

La ciudad del siglo XVI presentaba una estructura homogénea y adecuada a la morfología de la isla y a las características del medio natural con una estructura bastante compacta y una traza que se iba conformando ordenada y estructurada. El modelo adoptado fue diferente al de las otras ciudades coloniales. Su disposición en forma de una retícula irregular, con ejes en sentido norte-sur y oriente-poniente, que se estableció desde el principio, se expandió, después de la consolidación del área central, hacia su periferia inmediata y hasta el mar, con mínimas variaciones. Posteriormente se ajustó al borde de la muralla generando diferencias en la conformación de algunas de las manzanas por el ángulo resultante entre los ejes predominantes de las calles con respecto al de la muralla.

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

### **Espacio público y barrios**

En algunas intersecciones o remates de calles principales se generaron espacios abiertos: plazas y plazuelas. Estos espacios urbanos de valor paisajístico estructuraron a la ciudad e incorporaron una nueva dimensión al pensar en una armoniosa relación entre lo lleno y lo vacío, lo público y lo privado. Las plazas como espacio cívico, de convivencia, de conexión de vías, de distribución de recorridos y vestíbulo de edificios públicos, desempeñaron un papel de funcionalidad dentro de la estructura. Cartagena contaba con ocho plazas: siete en la isla principal y una en la isla vecina.

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

Esta serie de plazas generaron zonas urbanas plenamente identificables dentro de la ciudad de Cartagena de Indias que hasta la fecha la ubicaban como una de las ciudades más importantes y bellas de la Nueva España.

El último de los elementos analizados de la estructura es el barrio. La ciudad a finales de siglo, hacia 1590, contaba con el barrio de la Catedral —ya consolidado— y con el barrio de San Diego, en proceso de formación. Este último partía de la plaza de los Jagüeyes, hacia la periferia de la isla principal, en su parte oriente. Asimismo, el barrio o arrabal de Getsemaní en la isla vecina, iniciaba su trazado con algunos senderos, fomentando el poblamiento por la localización del convento de San Francisco y el Matadero (véanse Cuadro 8 y Plano 9).

[37]

### Imagen urbana en el siglo XVI

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

---

<sup>21</sup> Téllez, Germán; Moure, Ernesto; *Repertorio formal de arquitectura doméstica. Cartagena de Indias, época colonial*, Corporación Nacional de Turismo, Bogotá, Colombia, 1982, p. 17.

<sup>22</sup> *Ibíd.*



El texto principal de este libro  
ha sido compuesto  
en la tipografía de la familia  
PalmSprings  
con tamaño de doce puntos

Las labores de edición  
fueron terminadas en la ciudad de Bogotá  
durante el mes de noviembre del año dos mil cuatro.

La impresión fue  
realizada sobre papel esmaltado de 115 gramos  
costura de hilo y encuadernación rústica  
en los talleres de Servigraphic Ltda.  
Bogotá - Colombia



**C**artagena es, tal vez, una de las ciudades de Hispanoamérica sobre la que más se ha escrito. Los grandes cronistas de su temprana edad como Juan de Castellanos, Gonzalo Fernández de Oviedo y Fray Pedro Simón, los compiladores de su historia, estudiosos, analistas y poetas de todas las épocas han narrado con profusión las gestas de esta ciudad que ostenta ese título desde que le fuera otorgado por el Rey Felipe II en el año de 1574, a sólo cuatro décadas de ser fundada por Pedro de Heredia.

...Hacía falta, no obstante, un enfoque desde la óptica de la evolución urbanística, que abarcara desde la aldea prehispánica hasta nuestros días y es eso, precisamente, lo que se propuso la arquitecta Maruja Redondo Gómez, catedrática de la Especialización en Urbanismo de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, en esta obra titulada *Cartagena de Indias, cinco siglos de evolución urbanística*, trabajo investigativo que constituyó su tesis para obtener la maestría en Urbanismo en la Universidad Autónoma de México. La autora, en un lenguaje claro y directo, poco frecuente en los libros de urbanismo, con la autoridad que le da ser cartagenera de pura cepa y basada en una rigurosa documentación, estudiada y analizada en el amplio lapso comprendido entre 1979 y 2003, explica el desarrollo urbano de Cartagena a partir de lo que ella considera dos momentos fundamentales de su historia: la Colonia y la Modernidad, entre los cuales inserta el siglo XIX como un período de transición en cuyo final se emprende el cambio.



UNIVERSIDAD  
AUTÓNOMA  
METROPOLITANA  
México  
Casa abierta al tiempo

