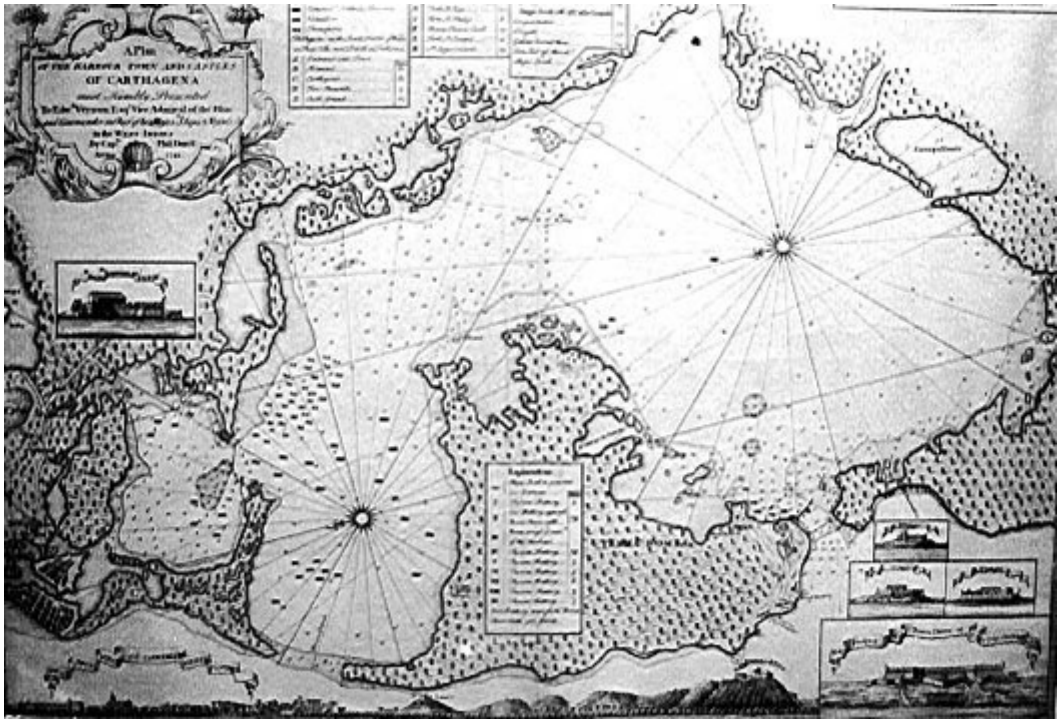
La colonización de las ciudades en América tuvo como objetivo principal la fundación, la formación y el crecimiento de las ciudades. Es así que La ciudad de Cartagena de Indias nace en 1533, cuando es fundada por Don Pedro de Heredia en el sitio ocupado por el poblado de Calamar.

El poblamiento de la ciudad no se hizo en el primer momento de forma definitiva, ya que presentaba algunos inconvenientes de vital importancia para el asentamiento de una ciudad, como eran: la escasez de agua de buena calidad, ya que sólo contaba con algunos pozos y jagüeyes, insuficientes para una población; otro, la carencia de espacios aptos para la crianza de ganado para el abasto de la ciudad; razones que generaron expectativa en cuanto a un nuevo sitio con mejores condiciones. No obstante, su situación geográfica presentaba ventajas insuperables para otros propósitos.

El asentamiento se estableció en un espacio geográfico insular limitado por el Mar Caribe, bahías y lagunas. Las características físicas del emplazamiento, una extensión de tierra en forma alargada al borde de la costa y una bahía interior que daba entrada hasta los intersticios de la ciudad dieron lugar a un esquema de organización territorial compacto, marcado principalmente por el sistema defensivo que la contenía. La bahía protegida del mar exterior era incomparable con respecto a otros sitios en la esta región costera, que para efectos de seguridad y defensa constituía un sitio ideal para los objetivos de la corona.

El mapa más antiguo que se conoce de Cartagena de Indias, hacia 1570. (Fuente: España, Archivo Cartográfico de la Real Academia de Historia, 9 /4856, folio 126 r°)

Su gran bahía 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. La bahía interior constituyó el fondeadero de las embarcaciones españolas en la época colonial; de ahí transbordaban hombres y mercancías a embarcaciones más pequeñas que los llevaban a través de otra bahía más interna, la bahía de las Ánimas, hasta el muelle de la ciudad.



Plano de la Bahía de Cartagena en 1742. Por capitán Phil D.A.

En las primeras décadas, después de su fundación, Cartagena presentaba una imagen pobre desde el punto de vista urbano y arquitectónico. 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 en 1535 implicó una transformación incipiente de la ciudad dos años después de su fundación.

Uno de los espacios que contribuyó a este cambio de imagen de la ciudad fue el sistema de espacios abiertos en algunas de las intersecciones o remates de calles principales, que generaron 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 urbana. En esta etapa inicial, Cartagena contaba con ocho plazas: siete en la isla principal y una en la isla vecina.

La relevancia alcanzada por la ciudad y el puerto, trajo como consecuencia el desarrollo de una infraestructura que era demandada para su operación por lo que se construyeron varios muelles, zonas de almacenaje y astilleros que fortalecieron la actividad portuaria y por ende a la ciudad. El primer muelle fue construido 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, a orillas de la plaza de la mar.

A mediados de siglo XVI 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. Para fines de siglo, se impulsó la realización de obras públicas y la transformación de la imagen urbana. Así, la mayor parte de los bohíos se habían transformando en casas de piedra. Se sumaron obras arquitectónicas compuestas principalmente por iglesias, conventos y algunas oficinas administrativas que controlaban la llegada y salida de mercancía del muelle de la ciudad.

La ciudad de entonces era pobre en elementos, aunque ya contaba con algunos edificios públicos de cierto carácter e importancia. Los edificios administrativos estaban representados por el edificio de la Aduana, ubicado en la Plaza de la Mar, que 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 encontraban 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. El equipamiento religioso fue prolífero en la ciudad, aunque en los inicios lo formaba la primera Iglesia de Cartagena, construida en 1534; la catedral y tres conventos, uno dominico, uno agustino y uno franciscano.

En el siglo XVII se incrementó la construcción de conventos e iglesias, tanto en la isla central como en la de Getsemaní. En el siglo XVIII se continuó con las pautas marcadas en el siglo anterior ubicándose las nuevas obras en las zonas periféricas al núcleo central, en proceso de consolidación.

En los siglos posteriores, los edificios administrativos conformaban una importante red en la ciudad, algunos de ellos como: la Real Aduana, la Contaduría y la Real Caja se ubicaron en

la Plaza de la Aduana; la Casa de la Moneda, el Palacio de la Inquisición, considerado la mejor pieza que dejó la arquitectura civil del siglo XVIII, de estilo barroco, situado en la actual Plaza de Bolívar. Se creó también el Real Consulado de Cartagena, instituido en la última década del siglo para facilitar y fomentar la labor de agricultores, comerciantes e industriales, la apertura de vías de comunicación y todo lo relacionado con el desarrollo económico de la ciudad. Se instituyó también la Real Contaduría y Tesorería de manera independiente y separada de la Casa de la Aduana. Por otra parte, algunas casas que dieron alojamiento a altos dirigentes que alcanzaron títulos nobiliarios en el periodo virreinal, condes y marqueses, formaron parte también del equipamiento civil de la ciudad; ejemplos de estas son: la Casa del Marqués de Valdehoyos y la Casa del Premio Real.

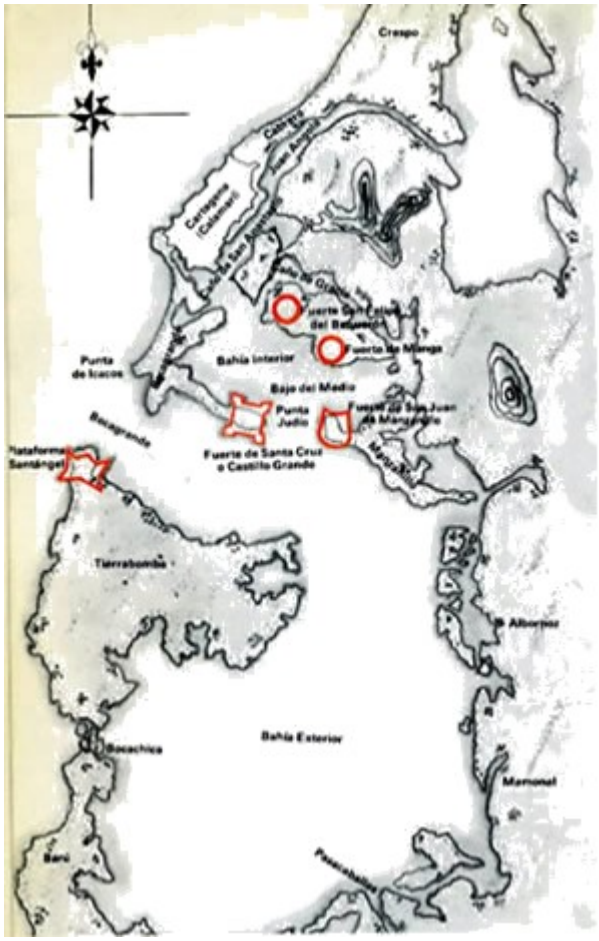
Plano de Cartagena de Indias. Año 1741 por D. Antonio Mazon. (Fuente: España, Biblioteca Nacional, signatura Mr/43/242, identificador 2150429)

Sistema defensivo

Uno de los factores que contribuyó a una imagen urbana singular e innovadora de la ciudad en ese momento, lo constituyó el sistema defensivo, el que aportó elementos que determinaron su morfología y configuración. 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.

El primer tercio del siglo XVII fue próspero en la construcción definitiva de las defensas, se caracterizó por la construcción de la protección de la bahía interior de Cartagena. Casi de forma paralela se comenzó la construcción del cinturón de murallas y baluartes que rodearon a la antigua ciudad de Cartagena. En el núcleo de Getsemaní, de la misma manera se construyeron murallas y baluartes. Toda la obra de defensa, desde sus inicios, pasó por un proceso de construcción y reconstrucción, principalmente por los fuertes vientos del norte que causaban derribos y por el terrible asedio que sufrió la ciudad a finales de siglo.



Fortificaciones de la Bahía Interior de Cartagena. (Fuente: Segovia, Salas, 1982)

El siglo XVIII se centró primero en la reconstrucción de las ruinas dejadas por los franceses y segundo, en la ampliación y remozamiento de las defensas, en función de los nuevos cambios operados en la tecnología de las armas y en el arte de la guerra. Fue considerada la etapa más brillante de la historia de las fortificaciones, principalmente de 1741 a 1759 cuando se culminó el último capítulo de la historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias. La estructura de murallas y bastiones alrededor de la ciudad quedó definida al final del siglo en un cinturón pétreo, convirtiéndola en una Plaza Fuerte e inexpugnable.

La ciudad contaba con una mancha urbana consolidada que abarcaba las dos islas. Hasta ese momento la población todavía vivía dentro del recinto de sus murallas. En la zona extramuros se encontraban algunos grupos dispersos de bohíos localizados en las inmediaciones del Castillo de San Felipe de Barajas y en la base del cerro de la Popa; asimismo, existían algunas haciendas y estancias de ganado, tejares y pesquerías que todavía no llegaban a formar núcleos urbanos.

Castillo de San Felipe de Barajas. (Foto: Maruja Redondo Gómez)

Fuerte de San Fernando de Bocachica. (Foto: Maruja Redondo Gómez)

Si el siglo XVIII se caracterizó por la reparación y conclusión definitiva de la Plaza Fuerte, a su vez, el siglo XIX, por el inicio de las demoliciones efectuadas para dar paso al desarrollo de la nueva ciudad.

La ciudad al finalizar el periodo colonial

Durante el proceso de consolidación en el siglo XVIII la arquitectura doméstica constituía el tejido más uniforme de la ciudad; los nuevos equipamientos (palacios, iglesias, casas de la

moneda, consulados, etc.), que ocupaban grandes superficies y en ocasiones manzanas enteras, marcaron hitos en una estructura poco jerarquizada y contribuyeron a la singularidad del conjunto urbano.

Plaza y arrabal de Cartagena de Indias entre 1749 y 1810. (Fuente: España, Ministerio de Defensa. Archivo General Militar de Madrid, asignatura Col-07-09)

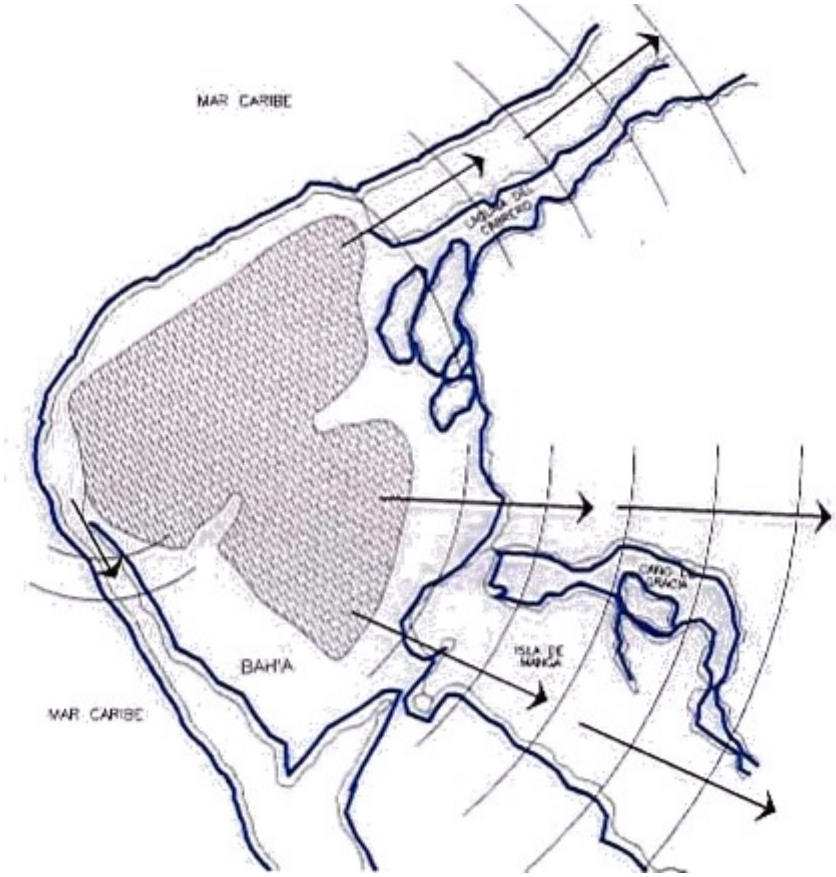
A principios del siglo XIX la ciudad documentada por un viajero francés, G. Mollien que llegó a la ciudad en 1823, la describía con el aspecto lúgubre de un claustro: largas galerías, calles estrechas y sombrías, la mayor parte de los edificios sucios, ahumados y ruinosos. Era la imagen de la ciudad devastada que emprendería su transformación antes de finalizar el siglo. Los elementos más significativos de su imagen urbana fueron sus murallas y baluartes, en los que destaca: el Castillo de San Felipe de Barajas al interior del territorio,

tres fuertes en las islas próximas a la ciudad, sin mencionar los de las otras islas más alejadas, Tierra Bomba y Barú, fisonomía que se mantuvo casi intacta hasta 1880 cuando se derribó una parte importante de sus murallas, en el lienzo que separaba a las dos islas.

A partir de las limitaciones físicas que imponía la defensa de la plaza fuerte, en Cartagena se gestaba un modelo de ciudad influenciado por el puerto y su dinámica, no sólo económica sino de movilidad de trabajadores que iban definiendo la ocupación del territorio, además de las nuevas infraestructuras férreas y carreteras que darían dirección al crecimiento extramuros y marcarían las pautas de la ciudad moderna.

El desenvolvimiento de la ciudad hacia las nuevas áreas de expansión comenzó a finales de la centuria, al abrirse boquetes en los lienzos de la muralla hacia tierra firme. Se puede explicar esquemáticamente como un modelo de calles convergentes dentro del recinto amurallado hacia la Boca del Puente y de ahí se conectaban con la Puerta de la Media Luna. En este punto, el modelo se invertía y generaba un fenómeno de divergencia de los flujos, conectándose con el exterior de manera radial hacia las distintas orientaciones de los caminos existentes.

No obstante, estas distintas orientaciones, existió siempre uno que predominaba y era el que unía, en su origen, a la ciudad con el Castillo de San Felipe. En este sentido se puede observar el papel que desempeñó el Castillo en el crecimiento, así como su poder de atracción hacia el interior del territorio. Este camino dio origen a la vía, que más adelante, fue la de mayor importancia en la ciudad moderna: la Avenida Pedro de Heredia.



Plano de Tendencia y líneas de expansión. (Fuente: Redondo G. M., 2004)

El derribo del lienzo de muralla y el cegado del caño que separaba a las dos islas originales dio pie a un nuevo desarrollo que sirvió como cuña para unir las dos partes que conformaron a la ciudad colonial, hecho que impulsó un proceso definitivo de crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad y que se sumó al surgimiento de nuevas urbanizaciones y barrios extramuros como los de: la isla de Manga, El Espinal, Torices, entre otros.

La ciudad y sus extramuros hacia fines del siglo XIX. Fuente: (Redondo G. M., 2004)

En suma, el desarrollo urbano de Cartagena de Indias presenta dos momentos importantes en su historia: la Colonia y la Modernidad, siendo el siglo XIX un periodo de transición y el lapso en el que se emprende el cambio. Sin embargo, fue durante el siglo XVII cuando la ciudad definió su carácter de punto importante de comunicaciones e intercambio, además de consolidarse como Plaza Fuerte para la defensa del territorio, a través de sus fortificaciones y murallas. Siglo que se convirtió así, en un tiempo clave para la historia de la ciudad y un tiempo decisivo para su configuración urbana definitiva.

Referencias

Bossa, Herazo D. Cartagena en el siglo XIX. Plan Piloto de la Zona Histórica. Instituto Agustín

Codazzi.

Bell, Lemus G. (1991). Cartagena de Indias. De la Colonia a la República. Santa Fe de Bogotá. Colección Historia No. 3. Fundación Simón y Lola Guberek.

CEHOPU (1989). La Ciudad Hispanoamericana. El Sueño de un Orden. España. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo.

De Pombo, Pareja A. (1999). Trazados Urbanos en Hispanoamérica. Cartagena de Indias. Cartagena. Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior. ICFES.

Lemaitre, E. (1983). Historia General de Cartagena. Tomo I y II. Bogotá. Banco de la República con la colaboración y asesoría de Donaldo Bossa Herazo y Francisco Sebá Patrón.

Marco, Dorta E. (1951) Cartagena de Indias. La Ciudad y sus Monumentos. España. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.

Martínez, Carlos. Apuntes sobre el Urbanismo en el Nuevo Reino de Granada. Colombia. Universidad de los Andes Bogotá.

Redondo Gómez, Maruja, (2004) Cartagena de indias. Cinco siglos de evolución urbanística, Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Bogotá, Colombia.

Urueta, José P. Documentos para la Historia de Cartagena. Cartagena 1887-1894.

Head image: Fuerte de San Fernando de Bocachica. (Foto: Maruja Redondo Gómez)