	ACTA No 7 COMITÉ TÉCNICO DE PATRIMONIO INSTITUTO DE PATRIMONIO Y CULTURA CARTAGENA DE INDIAS			Acta No 07
	Fecha: 07 de abril de 2021	Lugar: Sede del IPCC y Jornada de teletrabajo. Plataforma Google Meet.	Hora de Inicio: 2:00 PM	Hora de cierre: 5 :00 PM

MIEMBROS DEL COMITÉ TÉCNICO DE PATRIMONIO (Acuerdo 001 de 2003)			
--	--	--	--

NOMBRE	REPRESENTACION	ASISTENCIA
Pendiente	Representante Alcalde Mayor de Cartagena de Indias	No han enviado representante
Arq. Howard Villarreal.	Representante de la Sociedad Colombiana de arquitectos	Asistió
Arq. Ricardo Zabaleta Puello.	Representante de Universidades.	Asistió (Presidente E)
Ing. Jorge Rocha Rodríguez.	Representante de vecinos del Centro histórico.	Asistió
Dr. Jorge Dávila Pestana	Representante de la Academia de Historia de Cartagena	Asistió
Arq. Alfonso Cabrera Cruz	Secretario Técnico del Comité Técnico de Patrimonio Cultura.	Asistió
Pendientes	Representante de los Museos Históricos	Se recibió dupla, pendientes las hojas de vida de los postulados

1

INVITADOS


Dr. Francisco Muñoz	Proyecto de Declaratoria de Patrimonio del Galeón San José	Asistió
Arq. Alberto Samudio Trallero Dra. Juliana López	Segunda revisión Proyecto Heroica Marina club en el Centro de Convenciones de Cartagena	Asistió
Dra. Heidy Villarroya Ing Sebastián Diez Acevedo y Funcionarios de EMP	Solicitud de Intervención de la Avda. Rafael Núñez para instalación de alumbrado publico	Asistió
Arq. Fabio Alberto Cortes	Proyecto de Adecuación de Pompeyano para el Museo del Oro Zenú	Se les aplaza presentación por falta de tiempo
Arq. Juan Esquivel	Proyecto de acondicionamiento del Banco Caja social Avda. Escallón centro	Se les aplaza la presentación por falta de tiempo

GRUPO DE APOYO DEL IPCC PARA LOGISTICA DEL COMITE		
Arq. Claudia Rosales	Arquitecto Asesor de la División de patrimonio IPCC	Asistió
Arq. Irina Martínez Fonseca	Arquitecto Asesor de la División de Patrimonio IPCC	Asistió
Srta. Laura Daniela Penso	Asistente General Oficina de División de patrimonio IPCC	Asistió
	ORDEN DEL DIA	
1	Lugar y hora de Reunión.	
2	Llamado a Lista.	
3	Verificación de quorum.	
4	Lectura y aprobación del Acta Anterior	




2
4

5	Revisión de proyectos y consultas radicados urgente en el transcurso de la emergencia sanitaria.	
	RADICADOS URGENTES	OBSERVACIONES
5.1	Declaratoria de Patrimonio Distrital del Galeón San José	Urgencia de declaratoria
	RADICACION	UBICACIÓN DEL PROYECTO
5.2	Resolución de la Dimar para el muelle de la Bodeguita	Urgente
5.3	Segunda revisión Proyecto Heroica Marina club en el Centro de Convenciones de Cartagena	Centro de Convenciones Bahía de Las animas
5.4	Solicitud de Intervención de la Avda. Rafael Núñez para instalación de alumbrado publico	Avenida Rafael Núñez área de influencia del Castillo San Felipa
5.5	Proyecto de Adecuación de Pompeyano para el Museo del Oro Zenú	Centro Cra 4 No 33-26
5.6	Proyecto de acondicionamiento del Banco Caja social Avda Escallón centro	Avenida Escallón
	6. Proposiciones y Varios: 7. Políticas aprobadas por comité 8. Firmas	
	DESARROLLO DE LA REUNIÓN	
	1. Lugar de la Reunión Séptima Reunión Virtual realizada en la Ciudad de Cartagena de Indias por políticas de teletrabajo implementada mientras esta decretada la emergencia sanitaria, ampliada por el Sr Presidente de la Republica y por la Alcaldía de Cartagena conforme al Decreto 1077 donde se ordena aislamiento selectivo con distanciamiento individual responsable. Esta reunión se llevará a cabo a través de la plataforma virtual, <i>GOOGLE MEET</i> en el siguiente enlace: https://meet.google <u>Hora: 2:00 pm a 5:00 pm</u>	


	<p>2.Llamado a lista.</p> <p>El secretario hace llamado a lista y verifica asistencia de 4 miembros de un total de 6, y se registra la asistencia de cada uno de los miembros.</p>
	<p>3.Verificación de quorum.</p> <p>Se cuenta con la presencia de 4 miembros en total. Hubo Quorum.</p>
	<p>4.Lectura y aprobación del Acta Anterior</p>
	<p>5. Presentación de proyectos</p> <p>A continuación, estos son las consultas y proyectos evaluados por Comité Técnico de Patrimonio y Cultura:</p>
5.1	<p>PROPUESTA DE DECLARATORIA DE PATRIMONIO DISTRITAL DEL GALEON SAN JOSE. PRESENTO DR FRANCISCO MUÑOZ ATUESTA MIEMBRO DE LA ACADEMIA DE HISTORIA</p>
	<p>Nombre del navío: Galeón Señor San José Fue nombrado en advocación al padre de la virgen María. Construcción: 1697 – 1698 Constructor: Pedro de Aróstegui, bajo las especificaciones de Francisco Antonio Garrote. Porte: 1.200 Toneladas. Cubiertas: Dos Cañones: 62</p> <p>MEDIDAS: Eslora / largo: 71 codos (40 metros aproximadamente) Manga / ancho: 22 codos (12 metros aproximadamente). Puntal / alto: 10 codos (5,6 metros aproximadamente). Años de servicio: 10 . (Naufragó en la batalla de Barú en 1708). Personas abordo: 600 aproximadamente Sobrevivientes: 7 Valor de la carga: Indeterminado. Se especula sea de entre 9 y 11 millones de la época, aunque podría ser del doble o más.</p> <p>RESEÑA HISTORICA</p> <p>El galeón Señor San José, es destinado como nave capitana de la Flota de Tierra Firme. Zarpó con otras dos embarcaciones de línea de puerto de Cádiz, España, el 10 de marzo de 1706, en custodia de un convoy de 10 barcos mercantes cargados con bienes de la</p>





industria europea y asiática. Con ellos navegó la Flota de Nueva España, compuesta por 13 embarcaciones, 3 de línea y 10 mercantes.

Llegó el galeón Señor San José a Cartagena de Indias el 27 de abril de 1706, donde pernoctó la Flota de Tierra Firme por casi dos años esperando se realizará la Feria de Portobelo (Panamá) donde se transarían los bienes europeos y asiáticos por las riquezas americanas. El 2 de febrero de 1708 dejará la Flota el puerto de Cartagena de Indias y llegará a Portobelo el 10 del mismo mes.

Desarrollada la Feria con algunas dificultades, dejó la Flota de Tierra Firme la ciudad Portobelo el 27 de mayo de 1708 con rumbo a Cartagena de Indias.

El 8 de junio de 1708 la Flota de Tierra Firme es atacada por los ingleses. En medio del combate naval se pierde la capitana galeón Señor San José, al noroeste de las islas del Rosario.

En el año 1982 una empresa norteamericana denunció el hallazgo del campo arqueológico de la Batalla de Barú, donde naufragó el galeón Señor San José.

En 2015 el gobierno autorizó la búsqueda del galeón Señor San José a una empresa Suiza, la cual denunció su hallazgo el 26 de noviembre de 2015.

Una serie de acciones legales ha dilatado la exploración arqueológica del naufragio por parte de la empresa denunciante de 2015.

A la fecha, el gobierno no se decide a iniciar el proyecto, sin importar la grave denuncia por la evidente violación del contexto arqueológico del galeón Señor San José.

IMPORTANCIA DE LA DECLARATORIA

"...Inicialmente me permito felicitar al pueblo y gobierno de Colombia por el reciente descubrimiento del galeón español del siglo XVIII, el San José. Este espectacular hallazgo tiene una importancia histórica excepcional y proporciona nuevas y emocionantes oportunidades para el desarrollo de arqueología subacuática en Colombia..."

Irina Bokova

11 de diciembre de 2015 Carta de la directora de la **UNESCO** al Presidente Juan Manuel Santos

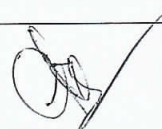
"... Dando particular importancia a su contexto arqueológico y al hecho de que el lugar del San José personifica un periodo significativo en la historia, y representa una parte del patrimonio de la humanidad..."

Mechtild Rössler

29 de marzo de 2018 Carta del Asistente para la cultura de la Dirección de la **UNESCO**, a la Ministra de Cultura de Colombia

IMPORTANCIA HISTORICA Y CULTURAL

El galeón Señor San José, es una capsula del siglo XVIII que permitirá conocer de manera singular la vida y cultura de aquellos años, lo cual se logrará mediante el estudio científico de los bienes que se encuentren en el pecio.


Su preciosa carga compuesta por metales y piedras preciosas así como por piezas de orfebrería y joyería, tendrá el poder de explicar, a quienes contemplen su conjunto y colección, por qué semejantes volúmenes de riquezas desencadenaron el voraz atropello y esclavización de nuestros ancestros aborígenes y africanos, por parte de nuestros ancestros españoles. Ello redundará en una nueva visión sobre nosotros mismos, donde, ya no veremos a unos y otros como estos y aquellos, sino que comprenderemos que todos somos nosotros, una Nación pluriétnica y multicultural. Entenderemos que las diferencias son las que nos han formado en lo que somos hoy y estaremos necesariamente, llamados a la aceptación y a la reconciliación.

Por tanto debe asegurarse, para las generaciones futuras, su total conservación

IMPORTANCIA SOCIAL Y ECONOMICA

El galeón Señor San José, una vez se encuentre expuesto en su museo en la ciudad de Cartagena de Indias, se convertirá en un atractivo turístico y cultural sin par en América y el mundo. Entre sus fabulosas riquezas y magnífica historia en las que confluyen las de poderosos imperios y temibles piratas, tendrán el encanto de convocar visitantes de todas partes del mundo y si un museo como el del Vasa en Estocolmo, Suecia, convoca 1.5 millones de visitantes por año, el Museo del galeón Señor San José tiene el potencial de elevar esa cifra a niveles nunca vistos, lo que jugará en favor de la ciudad y su gente.

Por tanto, debe asegurarse, para las generaciones futuras, su total conservación

LA SOLICITUD PROPUESTA

- ▶ De acuerdo a lo anterior y en especial a lo consignado en el parágrafo único del artículo 60 del Acuerdo 001 de 4 de febrero de 2003, que a la letra dice:

“Cualquier persona natural o jurídica podrá solicitar ante el Instituto de Patrimonio y Cultura que un bien sea declarado de interés cultural”

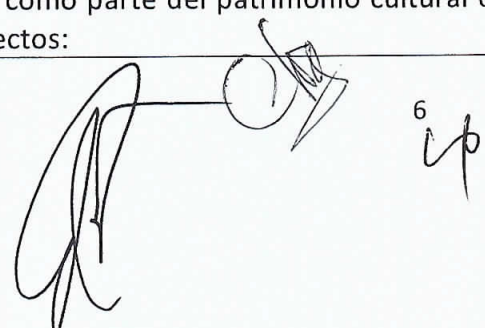
El suscrito director de la Veeduría Nacional para el control social del patrimonio cultural sumergido de Colombia, respetuosamente solicita ante el Comité Técnico del Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena de Indias, la declaración del galeón Señor San José, como un BIC de ámbito distrital.

Ley 768 de 2002

Artículo 35

Declaratoria de patrimonio cultural. A iniciativa del alcalde mayor y previo concepto de la autoridad local en los asuntos relativos a la cultura, a los concejos distritales corresponde declarar un área o zona del territorio distrital, un bien o conjunto de estos, evento o acontecimiento como parte integrante del patrimonio cultural de dicho distrito.

Artículo 36. Consecuencias de la declaratoria. Además de los contemplados en la ley General de la Cultura, la declaratoria de un bien como parte del patrimonio cultural del distrito tendrá sobre los mismos los siguientes efectos:



Handwritten signature and initials, including the number 6 and the letters 'cp'.

1. Los proyectos destinados a la conservación y protección del patrimonio cultural de los distritos se considerarán de **interés nacional**.

2. **Ningún bien considerado parte del patrimonio cultural del respectivo distrito** podrá ser demolido, destruido, parcelado o removido **sin la previa aprobación y autorización de las autoridades respectivas** y con sujeción a las condiciones que para su conservación y protección se establezcan. Las autoridades distritales podrán autorizar su exportación temporal para fines de exhibición, estudios científicos, actividades afines u otras que permitan el auto sostenimiento, siempre que garanticen su conservación como patrimonio cultural.

Artículo 36.

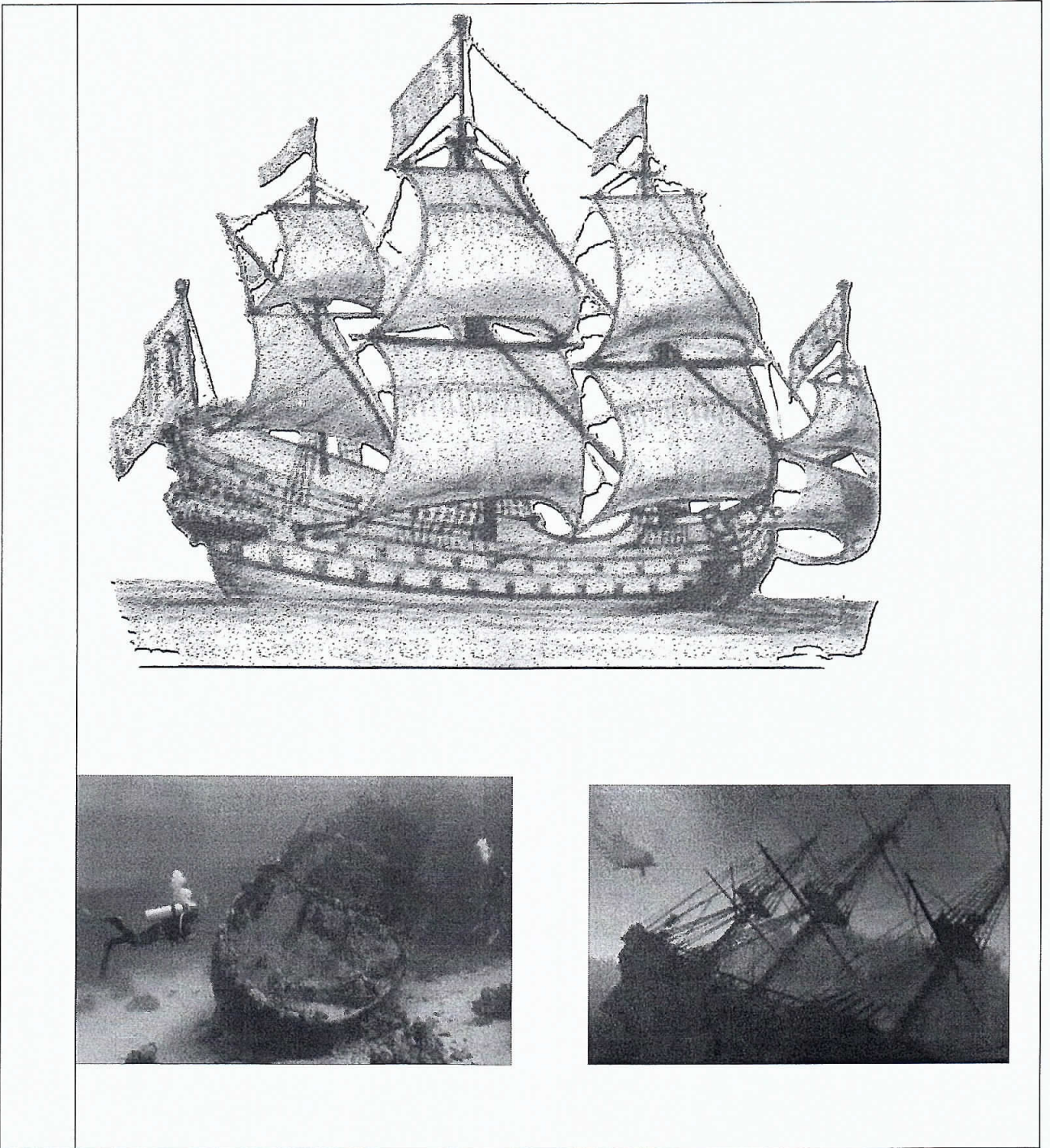
3. **A partir de su declaratoria, toda actuación sobre los mismos**, así como su administración estará sujeta con lo previsto en los planes especiales que para el efecto se adopten y por parte de las autoridades distritales, a las cuales corresponderá reglamentar, controlar y coordinar su ejecución.

CONCLUSIONES

Se cree que este galeón contenía los dineros del Rey por tanto transportaba el impuesto Real de aproximadamente 2 millones en oro acuñado en monedas y hay que aclarar que todo lo que está a bordo de este navío no es un tesoro que puedan vender o distribuirse entre varios países sino que es un patrimonio sumergido que esta siendo violado. Existe la huella digital del barco que son sus cañones contramarcados pues se pensaba en un principio que era el naufragio del Santa Teresa pero la marcas de los cañones encontrados garantizan que se trata del Galeon San Jose.



7
4



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

8
54



OBSERVACIONES DEL COMITÉ

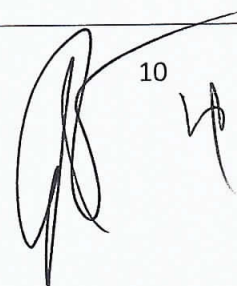
Comité Técnico apoya esta iniciativa y señala que hace dos años Comité solicito esta misma declaratoria del Galeón San José al Distrito pero sin ningún resultado, ya que esta propuesta de declaratoria es muy importante para Cartagena y manifiesta que este hallazgo no es un tesoro sino que es un patrimonio cultural sumergido por tanto Cartagena tiene la urgencia de esta declaratoria porque el Galeón es un Bien material donde probablemente se esté violando este legado ya que se han realizado expediciones submarinas sin el lleno de los requisitos.

Revisada la documentación presentada Comité técnico emite **CONCEPTO FAVORABLE** a esta propuesta de Declaratoria del Galeón San José como Bic de ámbito distrital de la ciudad de Cartagena.

5.2	RESOLUCION DE LA DIMAR PARA EL MUELLE DE LA BODEGUITA SIN TENER EN CUENTA EL CONCEPTO DEL COMITÉ TÉCNICO DE PATRIMONIO.
	<p>Comité técnico de patrimonio manifiesta su total desacuerdo a la resolución otorgada por la Dimar para la concesión de una Marina de Corpoturismo en el muelle de la Bodeguita o bahía de las Animas donde se desconoce la competencia del comité técnico para este proyecto planteado en la Bahía de las animas, bahía que además de ser zona de influencia patrimonial forma parte de la estructura poliorcética de las fortificaciones de Cartagena y es un altar de la patria. Comité pronuncia su total desconocimiento de esta propuesta ya que esta Marina de la Bodeguita que parece ser de carácter privada, y ha desconocido los intereses de los ciudadanos naturales que sobreviven del tránsito de sus lanchas, negando toda posibilidad al Comité de evaluar este proyecto.</p> <p>Comité señala además que desconoce este proyecto en el Muelle de la bodeguita propuesto por Corpoturismo del cual Comité tiene competencia y que no fue radicado ante el ente distrital por tanto cualquier intervención que se realice es ilegal.</p> <p>Es repetitivo que algunas instituciones están desconociendo las competencias del Comité técnico razones por las cuales se requiere hacer un llamado de atención a través de los medios de comunicación para recordarle a todos los directores de estas instituciones que si un proyecto esta en las inmediaciones del área patrimonial esta incluye el contexto paisajístico, aguas patrimoniales, zona de influencia y periferia histórica prima la competencia patrimonial por tanto amerita consulta ante Comité Técnico órgano asesor de la Alcaldía.</p> <p>Por lo anterior, en cuanto a la Resolución 0489-2015-MD-DIMAR-GLEMAR, del 18 de agosto del 2015, mediante la cual se establecen los criterios y procedimientos para el trámite de concesiones, permisos y autorizaciones en las aguas, terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público, para marinas, clubes náuticos y bases náuticas, donde se solicita una concesión en un terreno considerado como Bien de Uso Público, donde se llevara a cabo la construcción del proyecto Marina Cartagena de Indias, ubicada en inmediaciones de la Bahía de Cartagena exactamente en la bahía de las animas, muelle de la bodeguita.</p> <p>Comité ratifica su posición de desconocer esta iniciativa y declara que toda intervención que se haga sin notificar al comité es ilegal.</p> <p>A continuación, se muestra el Documento técnico de la Marina de Cartagena propuesta por Corpoturismo que ha desconocido la competencia del Comité técnico de Patrimonio siendo la Bahía de las Animas zona de influencia patrimonial.</p> <p>Objetivo General</p> <p>Diseñar, construir y operar, dentro del marco legal vigente, el Proyecto de la Marina Cartagena de Indias, al igual que la infraestructura necesaria, para prestación de todos los servicios que requieran los yates, veleros y lanchas, en unas áreas marítimas, localizadas en la Bahía de Cartagena en el área adyacente a la bahía de las animas, Muelle de la Bodeguita.</p> <p>1.1. Objetivos Específicos</p>



10



- Reunir todos los requisitos necesarios, de que trata el Decreto Ley 2324/84 y regulaciones conexas, a fin de obtener una concesión marítima, sobre un área de la Bahía de las Ánimas, para desarrollar el proyecto de la Marina Cartagena de Indias.
- Construir sobre el área marítima a solicitar en concesión de 30095.8049 M², doce (12) muelles divididos principalmente en cuatro secciones, en donde se proyectan aproximadamente unos 60 cupos para embarcaciones menores y 6 cupos para embarcaciones mayores, estas secciones de muelles, estarán integradas por un sistema de muelles flotantes, soportadas con sobre puntales, para garantizar la resistencia y el amarre de las embarcaciones.

2. JUSTIFICACIÓN

Gracias a la características y posición oceanopolítica de la ciudad de Cartagena (geografía y ubicación), ésta se encuentra vinculada a todo tipo de actividades náuticas de tipo laboral, recreativo y turístico, las cuales están asociadas al conjunto de islas que ofrece la región, actividades que han sido articuladas por un gran campo de desarrollo económico y comercial, en donde participan la mayoría de las clases sociales que habitan en el Distrito, en un número significativo de ciudadanos, convirtiéndose en una fuente importante de trabajo para la comunidad y de actividad comercial y empresarial.

De acuerdo al comportamiento del mercado del turismo náutico, se espera un mayor tráfico de embarcaciones de transporte comercial de turismo en la región. Por lo cual se hace necesaria la construcción de nuevas áreas de muelles, que permitan cumplir con los mejores estándares de seguridad y brindar nuevos espacios para el amarre de embarcaciones.

Con la realización de este proyecto se pretende mejorar de manera objetiva la organización y estado de las infraestructuras del Muelle de la Bodeguita, con el propósito de generar un mayor impulso al desarrollo del turismo marítimo y náutico de la región, el cual está proyectado para ser parte del desarrollo de la ciudad.

La Marina Cartagena de Indias busca beneficiar a las zonas insulares de la ciudad proporcionando áreas con mayor capacidad de amarre y embarque incrementando así la llegada de turistas nacionales e internacionales.

El proyecto afectara positivamente a las comunidades insulares, a las compañías de transporte marítimo de pasajeros y al comercio local, pues con una mayor demanda de transporte náutico, estos grupos obtendrán beneficios, a saber:

2.1. Comunidades insulares:

- Se recurre a una mayor cantidad de mano de obra laboral, pues en la actualidad están zarpando aproximadamente 30 lanchas de 50 pasajeros cada una, en una instalación para 15 posiciones simultaneas de amarre, con este proyecto se contara con 72 posiciones de amarre





simultaneas, lo que ofrece un incremento del 380% con relación a las 15 posiciones iniciales, oferta que será aprovechada por una demanda de servicios turísticos que año a año va en incremento, debiendo recurrir a mas tripulaciones.

- Existiendo una mayor oferta y demanda de servicios de transporte, la competencia normal que se genera por la comercialización de estos productos, favorecerá la preparación de las tripulaciones, haciéndolas día a día mas profesionales y preparadas para asumir estos retos.
- Durante el proceso constructivo, se recurre a contratación de mano de obra calificada y no calificada.
- Existirá una mayor oferta de servicios de transporte a las localidades insulares, generando una mayor y más cómoda conectividad con estos lugares.

2.2. Compañías marítimas:

- El incremento de la demanda de transporte náutico, obliga a la generación de nuevas empresas y al crecimiento de las actuales.
- Las empresas actuales dedicadas al transporte náutico de pasajeros, mejoran su infraestructura, para poder dar respuesta al mercado que día a día se incrementa, lo que redundará en un incremento operacional y por ende en los resultados financieros de este tipo de operación.

2.3. Comercio local:

- Se multiplica en un 380% las ventas de combustibles y lubricantes en las estaciones marítimas de combustibles.
- El comercio local se verá favorecido pues a más turismo mayores ventas de productos y servicios, hoteles, restaurantes, almacenes de suvenires, etc., se verán favorecidos con una mayor venta de sus productos.

Tabla 1. Estadísticas operación del Muelle de la Bodeguita 2014 - 2015

Mes	Islas del Rosario 2015	Islas del Rosario 2014	Var %	Var absoluta
Enero	13.454	8.941	50,5%	4.513
Febrero	9.381	7.393	26,9%	1.988
Marzo	8.283	7.121	16,3%	1.162
Abril	9.107	6.671	36,5%	2.436
Mayo	8.462	5.455	55,1%	3.007
Junio	9.116	6.130	48,7%	2.986
Julio	11.807	7.272	62,4%	4.535
Agosto	12.368	9.732	27,1%	2.636
Septiembre	8.808	5.121	72,0%	3.687

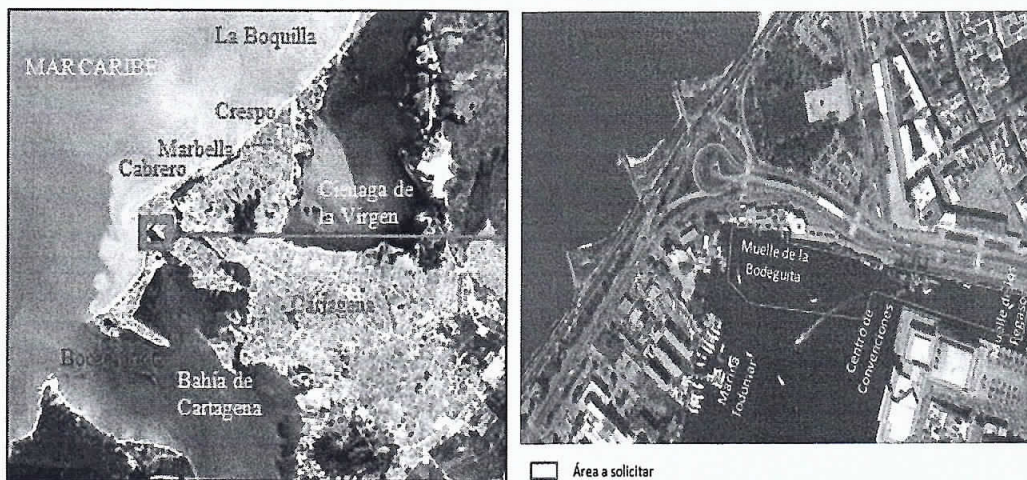
Octubre	10.830	5.458	98,4%	5.372
Noviembre	9.078	5.927	53,2%	3.151
Diciembre	13.760	7.360	87,0%	6.400
Total	124.454	82.581	50,7%	41.873

Fuente: Corporación turismo Cartagena de Indias

3. UBICACIÓN

Para el desarrollo de la Marina Cartagena de Indias se utilizará un área de 30.095,8049 M², sobre el cuerpo de agua de la Bahía de Cartagena, área adyacente a la bahía de las animas, muelle la bodeguita, la cual colinda al Este, con el Centro de Convenciones Julio Cesar Turbay Ayala y la Bahía de las Animas, por el norte con el Muelle de los Pegasos, al Oeste, con la Avenida Blas de Lezo. (Ver ilustración 1 Y tabla 1) y por el sur, con la estación de servicio y los predios donde funciona la marina TODOMAR y la estación de servicio el Limbo.

Ilustración 1. Área a solicitar para la Marina Cartagena de Indias.



Fuente: Tomado y modificado de Google Earth, 2016.

LINDEROS:

- NORTE Muelle de los Pegasos
- SUR La Marina TODOMAR y Estación de Servicio el Limbo
- ESTE Centro de Convenciones Julio Cesar Turbay Ayala y la Bahía de las Animas
- OESTE la Avenida Blas de Lezo

Tabla 2. Coordenadas Magna-Sirgas del área a solicitar para el proyecto Marina Cartagena de Indias.

CUADRO DE COORDENADAS			CUADRO DE COORDENADAS		
AREA A SOLICITAR			ZONA DE MANIOBRA		
N °	ESTE	NORTE	N °	ESTE	NORTE
1	838850,1976	1644702,6159	7	838644,983	1644315,45
2	838859,7820	1644708,8080	A	838702,927	1644325,33

3	838895,7165	1644676,4860	B	838754,968	1644265,97
4	838861,8380	1644639,3461	C	838877,042	1644383,81
5	838749,7023	1644520,7746	D	838810,553	1644455,78
6	838799,8049	1644479,4465	D	838815,803	1644493,99
7	838644,9829	1644315,4489	F	838789,936	1644522,31
8	838610,7939	1644336,1463			
9	838593,7874	1644322,1900			
1					
0	838567,7324	1644341,0543			
1					
1	838572,2016	1644350,0000			
1					
2	838619,0547	1644427,8993			
1					
3	838626,9932	1644428,7793			
1					
4	838633,9188	1644424,2562			
1					
5	838671,6213	1644481,0528			
1					
6	838729,4761	1644540,4693			
1					
7	838730,0640	1644539,9659			

Fuente: Autores 2016.

El área marina que se proyecta utilizar presenta actualmente las siguientes características:

- Entre la parte costera y la marítima no existen áreas de manglar.
- No se observa vegetación subacuática sobre el área solicitada.
- No existen playas marítimas.
- Actualmente no existen concesiones sobre el área solicitada.
- El área ha sido intervenida entrópicamente, se observa la construcción de muros de contención que separa el Mar de la Parte Terrestre.
- El proyecto no prevé actividades que generen vertidos industriales o desechos peligrosos a los cuerpos de agua.
- En la bahía de las ánimas se efectuó una relimpia en el año 2010, quedando con una profundidad máxima de 6 metros en el sector norte de las instalaciones, lo que indica que el material a extraer será muy poco.

4. INTENCIONES

Obtener concesión sobre un área de 30.095,8049 M², en aguas marítimas de la Bahía de las Animas, las cuales corresponden a Bienes de Uso Público, así como obtener los permisos correspondientes para la construcción y operación de la marina CARTAGENA DE INDIAS, permitiendo el incremento de la capacidad de amarres y así poder recibir un número mayor de embarcaciones y transportar un mayor número de turistas a los diferentes destinos náuticos de la ciudad. Esto permitirá atender las necesidades reales y futuras de la región en materia de turismo náutico; es por eso que se solicita formalmente el otorgamiento de la concesión por un periodo de Treinta (30) años.

5. MEMORIA PRELIMINAR DESCRIPTIVA DEL PROYECTO CON EL TIPO DE OBRAS Y MÉTODO CONSTRUCTIVO

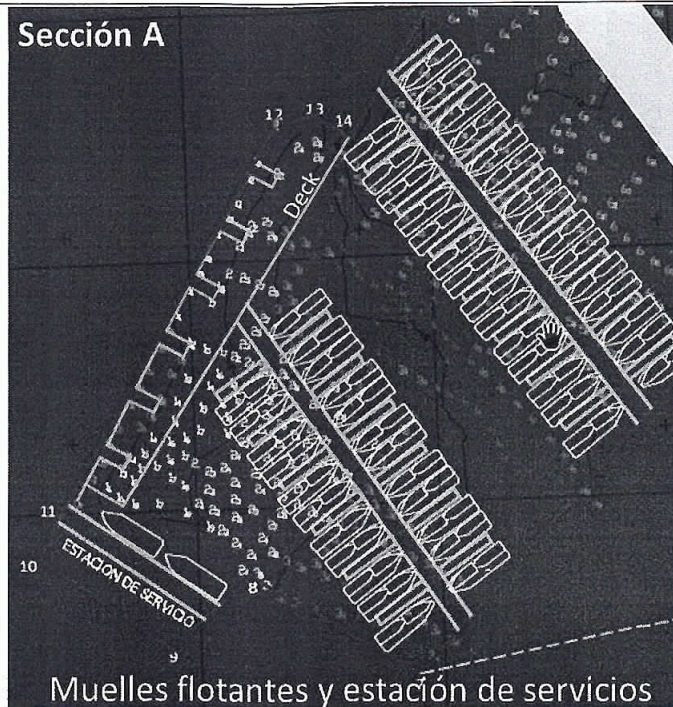
Teniendo en cuenta que una descripción para el turismo náutico y náutico-deportivo es en el que el turista realiza el viaje con la motivación principal de realizar actividades náuticas o de deportes náuticos, pudiendo utilizar una embarcación alquilada (chárter náutico) o de su propiedad, por lo tanto es un turismo activo, donde el viajero desea invertir el tiempo de su viaje en una navegación o en una práctica deportiva muy determinada, sea de corta o de larga duración, en la que intervienen varios lugares o puertos, sea de un tipo o del otro la ciudad debe estructurar una oferta de servicios acorde a sus exigencias, es por eso que la MARINA CARTAGENA DE INDIAS, contará con infraestructura para satisfacer ambas necesidades, es por eso que en el área establecida en la Grafica 1 se realizarán las siguientes intervenciones:

5.1. SECTOR "A" MUELLES FLOTANTES

En este sector se proyecta la construcción, sobre aguas marítimas de tres secciones de muelles flotantes soportados con puntales, compuesto cada uno por 12 posiciones de amarre por cada banda o costado, para un total aproximado de 72 posiciones de amarre para embarcaciones tipo triton, hasta de 14 metros de eslora y hasta el doble para embarcaciones de 7 metros de eslora.

Estas secciones de muelles, estarán integradas a la plataforma principal, mediante un deck de madera que servirá como su complemento y como área de distribución de los pasajeros, esta plataforma tendrá tres metros de ancho por 88 metros de largo.

Ilustración 2. Sección A: muelles flotantes y estación de servicio



Fuente: Autores 2016

Los muelles flotantes tendrán cada uno setenta y ocho metros de largo por cuatro coma siete metros de ancho, dimensiones que permiten el tráfico de personas en dos vías, para que accedan con seguridad al bote que los transportara, tendrán el siguiente método constructivo:

1. El sistema de fijación será mixto, se usarán pilotes de madera y fondeo de hormigón con cadena.
2. Las luminarias serán al piso tipo LED.
3. Contará con defensa de caucho perimetrales.
4. Contará con barandas perimetrales, en los lugares necesarios.

El diseño de cada plataforma, considera secciones modulares, perfectamente selladas, que flotan independientemente y que permiten ser ensambladas fácilmente sin mayores herramientas, formando en su conjunto, la plataforma flotante; la estructura metálica de cada uno de éstos módulos, es capaz de resistir impactos moderados y cargas concentradas sobre cubierta, de hasta 1,000 kg/m², teniendo, una altura máxima de 1,5m.

Los cuatro espigones existentes en concreto servirán de estructura principal para esta plataforma, a los cuales se les construirá una viga cabezal en concreto reforzado, sobre la que reposarán las tablas de madera, éstas serán de una clase que garantice resistencia y durabilidad y su capacidad para resistir la constante interacción con los elementos medio ambientales que la puedan afectar. Siguiendo las recomendaciones internacionales que al respecto existen, tal y como es la organización "Pesca y Océanos de Canadá", se podrá optar para la construcción del deck, maderas como el cedro rojo o el abeto. Las vigas intermedias que le dará mas resistencia a las cargas puntuales serán en abeto o pino, estas vigas intermedias estarán ubicadas a 1.5 metros de la viga cabezal.

En el sector sur-oriental, cercano a los baños públicos de la marina, se construirá una plataforma fija en madera de 45 metros de largo por dos de ancho, arquitectónicamente compatible con el deck que complementa la plataforma principal, con el fin de instalar en su extremo dos surtidores de combustible y poder recibir al tiempo 3 o 4 embarcaciones, para que efectúen el tanqueo de combustible. El método constructivo será exactamente igual al tratado en el anterior párrafo, la única diferencia será que tendrá para su soporte hincados pilotes de pino, con la longitud que nos muestre el estudio de suelos.

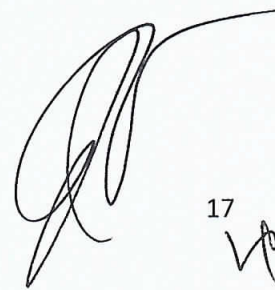
La estación de combustible será construida y operada de acuerdo las normas vigentes para esta actividad.

Las acometidas eléctricas e hidráulicas, irán bajo la plataforma y se usarán para dar energía eléctrica para la iluminación de cada punto amarre y de los muelles, así como el suministro de agua potable a requerimiento de los usuarios.

5.2. SECTOR "B" DUQUES DE ALBA

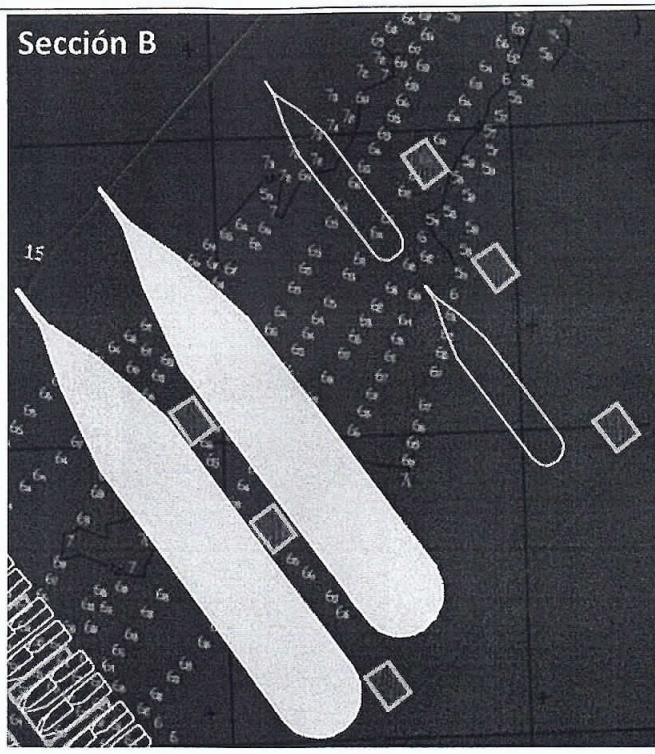
El sector "B" se usará para el atraque de embarcaciones de recreo de esloras aproximadas a los 100 metros, para lo cual se dispondrá de dos juegos de dos duques de alba cada uno, construidos en ferrocemento e hincados con tres pilotes de acero de 16 pulgadas, separados de la plataforma 40 metros y entre ellos también 40 metros, las características particulares de cada uno se obtendrán una vez se cuente con los resultados del estudio de suelos, es por eso que datos tales como la Cimentación, la Estructura y la Superestructura, serán suministrado en el estudio definitivo.

Ilustración 3. Sección B



17





Fuente: autores 2016

Estas obras se realizaran con el fin de mejorar la prestación de los servicios que actualmente ofrece la Corporación de Turismo de Cartagena, pues contará con la infraestructura para recibir embarcaciones oceánicas que tengan esloras cercanas a los 100 metros, esta infraestructura consta de los medios necesarios para el amarre de las naves, plataforma de embarque y una dársena de maniobra, con ello se mejoran los servicios de seguridad que se prestan y las propias instalaciones turísticas.

Los duques de alba estarán unidos entre sí y a la plataforma principal mediante una pasarela de madera de 4,7 metros de ancho, la cual tendrá el propósito de permitir el embarque de los pasajeros.

La tipología estructural de los cuatro duques de alba es de gravedad, la cual consiste en un cajon de hormigón armado. La cota de cimentación y dimensión de los cajones y la de coronación la dará el estudio de suelos y el diseño definitivo.

Los muelles o atracaderos para las embarcaciones mayores, se acondicionarán cada uno con sistemas de suministro de agua potable y energía eléctrica.

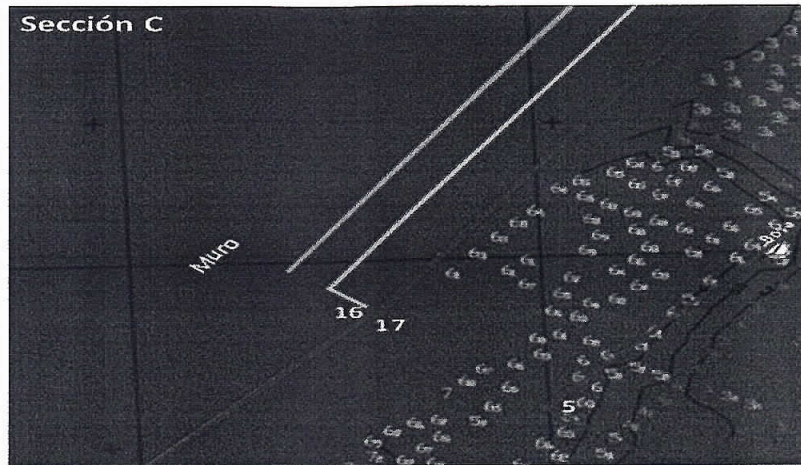
5.3. SECTOR "C" MUELLES PARA AMARRE DE NAVES TURISTICAS MAYORES

A partir de la posición ubicada en el inicia sector para amarrede las naves turísticas por lo largo, en este sector no se harán modificaciones ni construcciones adicionales a las existentes.

Se cuenta con una plataforma en concreto, con unas bitas con una resistencia de 15 toneladas, sector en el cual harán la operación las naves tipo Alcatraz y Bucanero.

Ilustración 4. Sección C

18



Fuente: Autores 2016

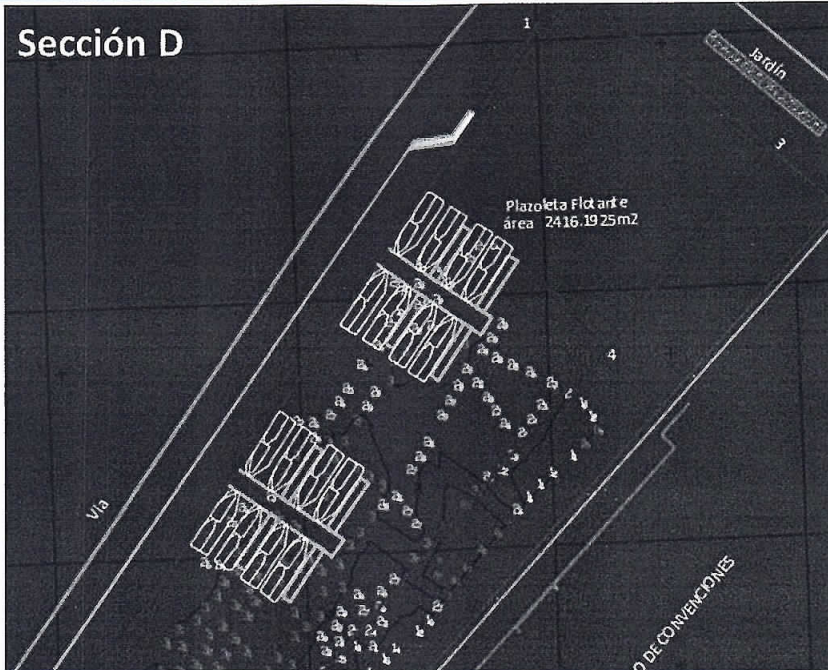
5.4. SECTOR "D" MUELLE PARA AMARRE DE NAVES DE RECREO MENORES

En este sector se proyecta la construcción, sobre aguas marítimas de dos secciones de muelles flotantes soportados con puntales, compuesto cada uno por 4 posiciones de amarre por cada banda o costado, para un total aproximado de 16 posiciones de amarre para embarcaciones hasta de 14 metros de eslora, para que sean usadas por lancha de recreo, que necesiten embarcar o desembarcar pasajeros.

Los muelles flotantes tendrán cada uno veinticinco metros de largo por cuatro metros de ancho, dimensiones que permiten el tráfico seguro de personas en dos vías, dando facilidad al bote que los transportará, tendrán el siguiente método constructivo:

1. El sistema de fijación será mixto, se usarán pilotes de madera y fondeo de hormigón con cadena.
2. Las luminarias serán al piso tipo LED
3. Contará con defensa de caucho perimetrales
4. Contará con barandas perimetrales, en los lugares necesarios

Ilustración 5. Sección D



Fuente: Autores 2016

El diseño de cada plataforma, considera secciones modulares, perfectamente selladas, que flotan independientemente y que permiten ser ensambladas fácilmente sin mayores herramientas, formando en su conjunto, la plataforma flotante; la estructura metálica de cada uno de éstos módulos, es capaz de resistir impactos moderados y cargas concentradas sobre cubierta, de hasta 1,000 kg/m², teniendo, una altura máxima de 1,5m.

5.5. RELIMPIA

En el ámbito de la obra se realizará una relimpia en el área de maniobra pública, la cual será usada para los virajes de las naves con esloras cercanas a los 100 metros.

En las posiciones de amarre de todos los sectores se conservarán las profundidades actuales, debiendo hacer una relimpia para la redistribución de los lodos y contar con profundidades uniformes, para las naves mayores de seis metros y para las menores de dos metros.

El volumen total a extraer es de 8.366,622 m³, considerando que parte de esta relimpia se realizará con el apoyo de una draga de succión.

El proyecto no requiere el uso ni la intervención del área terrestre adyacente, la cual corresponde al muelle actual (Muelle de la Bodeguita).

El control del personal continuará siendo el Muelle de la Bodeguita que se encuentra vinculado al proyecto.

La zona de influencia preliminar del proyecto está definida por dos aspectos, el primero de ellos es la zona de influencia durante el desarrollo de las obras civiles y el segundo es la zona de influencia durante la operación de la Marina.



[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

5.6. ZONA DE INFLUENCIA DURANTE EL DESARROLLO DE LAS OBRAS.

Durante el desarrollo de las obras, para construcción de la Marina, el área de influencia se circunscribe en un radio de 500 metros alrededor del sitio de concesión y su alcance involucra parcialmente la Marina TODOMAR y el Centro de Convenciones; en consideración a lo anterior se tendrán en cuenta:

5.6.1. Generación de Ruidos

Durante el desarrollo de las obras de pilotaje, para instalar los soportes de los muelles (puntales), los equipos que se utilizarán son: un martinete para la colocación de puntales en la zona marítima (Planchón metálico con winche y aparejos para la penetración del pilote); un bote con motor fuera de borda para realizar las maniobras de desplazamiento del martinete; los equipos se utilizarán durante el horario diurno, lo cual coincide con la actividad normal de la zona; los vehículos y maquinaria cuentan con sus respectivos silenciadores; el procedimiento de colocación y penetración de los puntales se realiza por percusión, mediante la descarga de un peso calculado sobre la cabeza del pilote; el resultado del golpe es la generación del ruido temporal.

5.6.2. Vertimientos

Durante las obras civiles no se producirán vertimientos en razón de que no es necesario utilizar agua ni líquidos de ninguna clase para la instalación de los muelles. Para atender las necesidades fisiológicas de los obreros ya se encontrarán instalados los servicios sanitarios y de baños, debidamente conectados al sistema de alcantarillado del Distrital.

5.6.3. Residuos Sólidos

Estos se manejarán directamente con las empresas de aseo autorizadas por el Distrito.

5.6.4. Residuos de la Relimpia

Estos se distribuirán en toda la zona para obtener la cota histórica y contar con las profundidades requeridas para el atraque de las embarcaciones (3 metros para embarcaciones menores y 6 metros para embarcaciones mayores).

5.7. ZONA DE INFLUENCIA DURANTE LA OPERACIÓN DE LA MARINA.

Durante la operación, que consiste en la recepción de lanchas, yates y motoveleros que arribarán a la Marina en actividades de turismo o recreación, para aprovisionamiento y descanso, se generan actividades como vigilancia, suministro de agua y recepción de residuos sólidos y suministro de combustible. Estas actividades presentan características limpias por la forma como se manejan. Con base en lo anterior, se define el área de influencia en la parte terrestre, como la zona circunscrita alrededor del sitio, por las razones siguientes:

- No hay emisiones aéreas ni vertimientos, porque no se realiza ninguna clase de procesos. Las aguas servidas resultantes de baños se conducen al sistema de alcantarillado del Distrito
- No se generan ruidos que impacten negativamente, ya que no se tienen equipos de dichas características ya que la actividad de la marina no lo requiere.

- No se generan olores ofensivos en razón de que no se realizarán procesos químicos.
- se implementará un sistema de gestión de riesgo en la estación de servicios para evitar posibles derrame de combustible hacia la Bahía de las Animas.

5.7.1. Movilidad, accesibilidad y parqueo vehículos.

En cuanto a movilidad y accesibilidad, la marina cuenta con los siguientes conceptos:

- La avenida Blas de Lezo: comunica a los sectores del Centro Histórico y Bocagrande, en ella transitan vehículos de tipo público (taxis, buses y el Sistema Articulado de Transporte – TransCaribe) y particular, facilitando el acceso a el sector hotelero y turístico de la ciudad.
- La infraestructura de la marina Cartagena de Indias, cuenta con una bahía de parqueo de aproximadamente 250 metros en la cual caben al mismo tiempo unos 12 vehículos, aspecto que favorece que la vía principal no sea obstaculizada por los parqueos indebidos.
- Frente a las instalaciones de la marina Cartagena de Indias, se cuenta con una estación del servicio de TRANSCARIBE, transporte masivo de la ciudad, aspecto que facilita la movilidad de una gran numero de usuarios de las navegación turística.
- Durante los últimos años de operación de la corporación de turismo en estas instalaciones, no se ha conocido eventos de taponamiento ni obstrucción a la movilidad en el sector.
- El concepto anterior se fortalece con los criterios establecidos en el Plan de Revitalización del Centro Histórico de Cartagena, el Plan de ordenamiento Territorial y el proyecto de TRANSCARIBE.
- La conectividad del proyecto de la marina Cartagena de Indias, con los sectores que albergan la mayor densidad de hoteles de la ciudad tal y como son Bocagrande, centro y zona norte, se hace por los ejes viales estructurantes de la ciudad, avenidas con capacidad para recibir este trafico.
- El trafico de peatones se hace por andenes con excelente capacidad, los cuales a manera de ejemplo, han recibido la masiva afluencia de público en los dos eventos de veleros mayores en la ciudad, tal y como fue el SAIL 2010 y el del 2014, en los que no se presento ningún tipo de problema o afectación con el flujo de peatones que normalmente transitan por estos espacios.

Parqueo de vehículos: en el área de influencia del proyecto existen varios parqueaderos, ubicados en la avenida de la marina, Getsemaní y el centro de la ciudad, así:

- La avenida La Marina: Dos parqueaderos
- Centro de convenciones Julio Cesar Turbay Ayala.
- Barrio Getsemaní: Cuatro parqueaderos

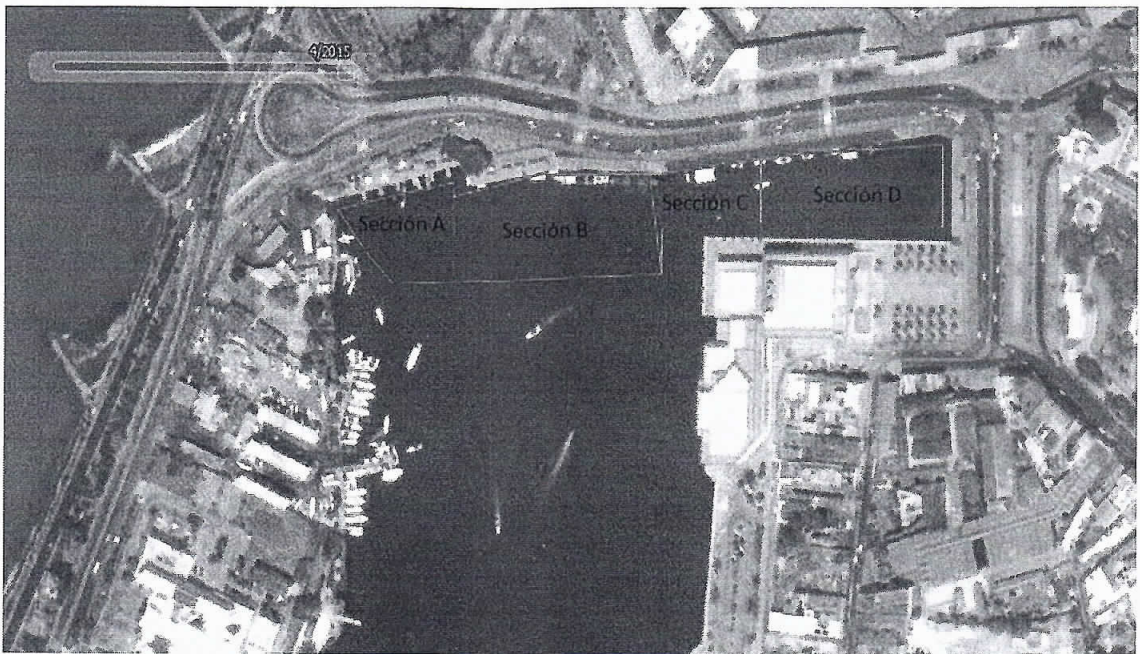
Todos los hoteles de Bocagrande cuentan con lugares para que los turistas guarden sus vehículos, facilitando el desplazamiento de los vehículos de servicio público masivo o taxis.

Así mismo se contara con horarios para abastecimientos y servicios logísticos para la recolección de residuos, en los que no interfirieran el transito normal vehicular por este sector.

5.8. CARACTERISTICAS DE LAS CONSTRUCCIONES PROYECTADAS.

El proyecto comprende la utilización de 30.095,8049 M², del espejo de agua de la Bahía de las Ánima la cual estará dividida en tés secciones A, B y C donde se realizarán las construcciones que se relacionan a continuación.

Ilustración 6. Sección de muelles en el área a solicitar



Fuente: Tomado y modificado de Google Earth, 2016.

- **Construcción de Muelles para Embarcaciones Menores (Tritón de 14 metros de esloras y lanchas de 7 metros de esloras).**

En la sección A y C se dispondrán muelles flotantes modulares, fijados al lecho mediante puntales empotrados al suelo en espaciamientos regulares. Los puntales tendrán resistencia para soportar las cargas originadas por los muelles flotantes y las embarcaciones amarradas a este.

Las cargas sobre los puntales son principalmente horizontales, debido a la carga del viento sobre los elementos flotantes y embarcaciones amarradas. Se considera alguna magnitud de carga horizontal proveniente de la maniobra de atraque de alguna(s) embarcación(es).

Los elementos modulares se construirán con materiales de algunas alternativas: aluminio, plástico, ferrocemento o acero; la selección definitiva se hará considerando aspectos relativos a la relación costo-beneficio, procurando el uso de material que considere menor costo de mantenimiento, los módulos flotantes se unirán en la cubierta, mediante sistema que permita el ensamblaje modular de los muelles flotantes y "FINGER".

OK

23
UP

<p>La cubierta de los muelles flotantes se construirá en material sintético resistente al deterioro resultante de la exposición al medio marino y los rayos U.V.</p> <p>Los puntales se construirán en alternativas de material así: acero, concreto reforzado o material sintético. Se les protegerá en la bandas de salpicaduras y franjas por marea (\cong 0.35 metros) con protección adicional para evitar deterioro del material.</p> <p>Los flotadores tendrán libertad de movimiento vertical debido al cambio del nivel del mar por efecto de la marea; debido a esto, se colocarán elementos flotantes con guías en los flotadores para unión con los puntales fijados al lecho.</p> <p>Para el tránsito peatonal entre el muelle flotante y el muelle fijo se colocará rampla pivotante en un extremo y abisagradas en el otro extremo, de esta manera compensa los cambios de nivel debido a la amplitud de la marea.</p> <p>Los módulos flotantes tendrán en la cubierta accesorios para el amarre de las embarcaciones, los módulos flotantes, como lo es en la práctica mundial, no requiere de barandas fijas.</p> <p>Los elementos modulares flotantes conforman espigón (WALK WAY) al que se unen los denominados "FINGER". A cada "FINGER" se le amarrará a cada lado un embarcación tipo Tritón o bien dos embarcaciones de siete (7) metros de eslora.</p> <p>En el extremo sur-occidental del área de la sección A, se ubicará la estación de servicio para embarcaciones; se dispone de un muelle flotante modular para el amarre de una embarcación de cincuenta (50) metros de eslora o dos embarcaciones de catorce (14) metros de eslora o cuatro embarcaciones de siete (7) metros de eslora; los surtidores para la estación de servicios se ubicaran fuera del muelle.</p> <p>La longitud estándar de los elementos modulares flotantes, para conformar el muelle es de veinte (20) Pies (6.1 metros), el ancho estándar es de diez (10) Pies (3.05 metros). Según sea la longitud de los muelles dentro del área a solicitar en concesión se determinara el número de módulos flotantes estándar que se deben conectar.</p> <p>La longitud de los módulos flotantes "FINGER" es de veinte (20) Pies de ancho estándar es de 6 Pies (1.8 metros), se utilizaran máximos dos módulos para conformar un "FINGER".</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacidad del muelle en la sección A <ul style="list-style-type: none"> - El espigón para suministro de combustible tiene capacidad para recibir aproximadamente 2 tritones de 14 metros o cuatro 4lanchas de siete 7 metros de esloras. - Muelle A1, tiene capacidad para recibir aproximadamente 23 tritones de 14 metros o 46 lanchas de 7 metros de esloras, esto puede variar debido a la demanda del muelle; la distancia entre el muelle A1 y el muelle A2 es de 23 metros. - Muelle A2, tiene capacidad para recibir aproximadamente 29 tritones de 14 metros o 58 lanchas de 7 metros de esloras, esto puede variar debido a la demanda del muelle. • Capacidad del muelle en la sección D <ul style="list-style-type: none"> - Muelle D1, tiene capacidad para recibir aproximadamente 4 tritones de 14 metros o 8 lanchas de s 7metros de esloras, esto puede variar debido a la demanda del muelle.



- Muelle D2, tiene capacidad para recibir aproximadamente 4 tritones de 14 metros o 8 lanchas de 7 metros de eslora, esto puede variar debido a la demanda del muelle.

El calado necesario para el arribo de las embarcaciones es de 3 metros aproximadamente, para ello se hace necesario realizar la recuperación de la profundidad natural de la Bahía.

- **Construcción para embarcaciones mayores.**

En la sección B se dispondrá de dos(2) sistemas de muelles, los muelles disponen de cuatro amarres para embarcaciones de cien (100) metros de eslora, en cada posición de amarre existe la alternativa de amarre de dos embarcaciones de 50 metros de esloras.

Cada sistema de muelle se conforma mediante tres estructuras tipo plataforma de amarre o Piña de amarre; desde la marginal actual (muelle de la Bodeguita), se accede a la plataforma de amarre, a través pasarela peatonal. Sobre la plataforma de amarre se instala los accesorios para fijar los cabos de amarre de las embarcaciones.

La sección C, en el actual marginal del muelle de madera existente, se dispone de área para el amarre de dos (2) embarcaciones de 50 metros de esloras

El canal de acceso para las embarcaciones mayores se indica en el plano de arreglo general del proyecto; las dimensiones de ancho de canal sobre ancho en curvatura, atienden las recomendaciones normalizadas por la Asociación Mundial para la infraestructura de transporte Marítimo - PIANC.

- **Sección D**

Consiste principalmente en la construcción de 2 muelles de amarre con 25mts de largo X 4 mts de ancho, con un área de 100 M² cada uno.


Estas construcciones se proyectan flotantes y soportadas con puntales, sobre el espejo de agua solicitado en concesión. Y para construcción de los muelles se utilizaran materiales, como el concreto, maderas duras y otras texturas, compuestas de materiales utilizados en la construcción de marinas que no perjudican el medio ambiente. Se estiman aproximadamente unos 16 cupos para tritones o 32 cupos para lanchas de siete metros de eslora.

Los muelles o atracaderos se acondicionarán cada uno con sistemas de suministro de agua potable, energía eléctrica, un sistema para conectar las descargas de aguas residuales domesticas de las embarcaciones al sistema de alcantarillado del Distrito y una estación de servicios para el suministro de combustible.

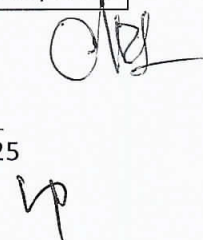
Para el acceso a la Marina, se pretende construir una viga cabezal con tablestacado la cual permitirá el aumento del área de espera para turistas y nativos que llegan al muelle actual de la Bodeguita, el área destinada para la construcción será rellenada con el material de relimpia.

5.9. ASPECTOS RELEVANTES DESDE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL:

a. El proyecto contempla una intervención de los Bienes de Uso Publico, en la Bahía de las Animas, Cartagena de Indias, en las áreas de influencia directa del espacio público que colinda con el borde del paseo peatonal, sin embargo, tal y como se demuestra en el plano general del proyecto, es claro que tanto la ubicación de la marina, sus amarres, columnas, vigas de soporte,

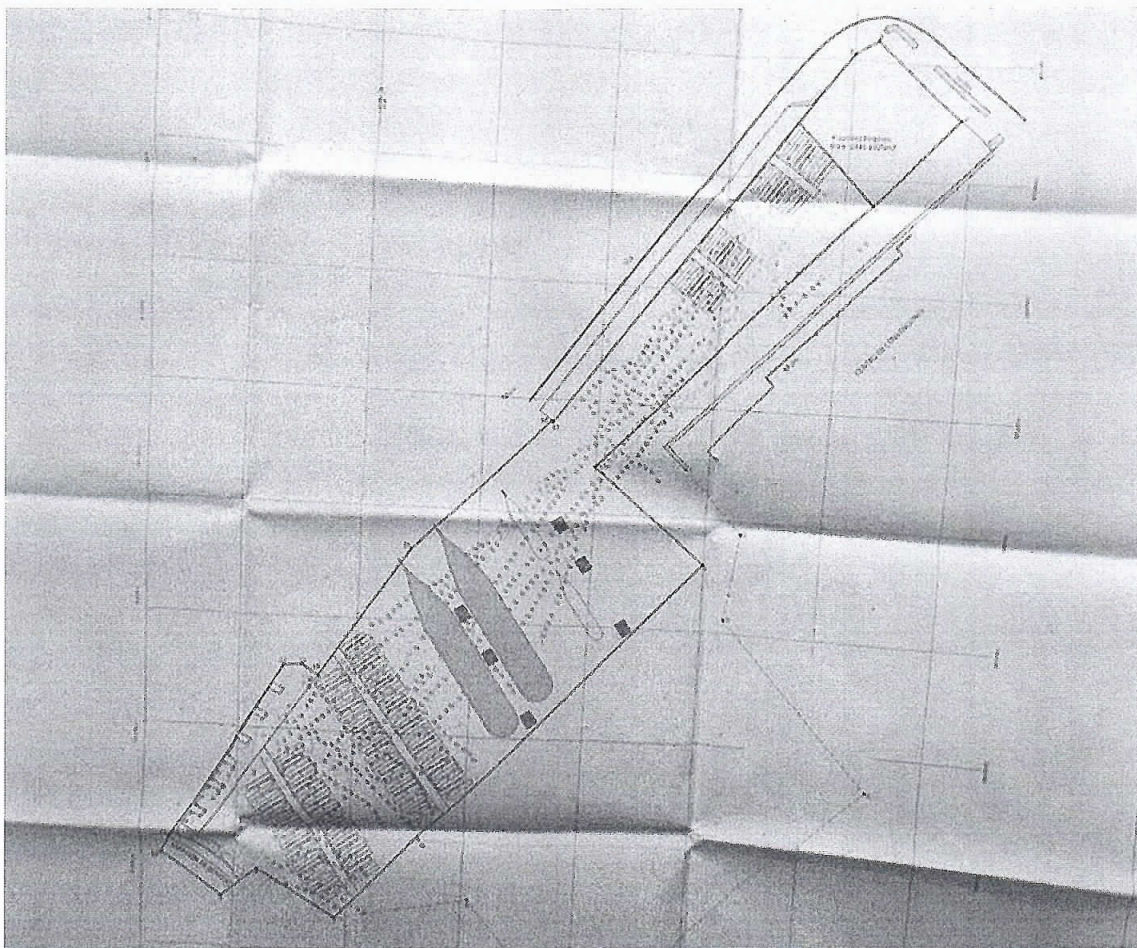


 25



accesibilidad a la marina, no van a obstaculizar de ninguna manera, el tránsito de vehículos o peatones, toda vez que dichas estructuras están por fuera del espacio público.

b. Como se deduce del plano general del proyecto y en la descripción elaborada en el punto 6.7.2 Movilidad, accesibilidad y parqueo vehículos, no se contempla la construcción o asignación de áreas para el uso como parqueaderos, para lo cual se usará la infraestructura, con la que cuenta la ciudad en las áreas aledañas a la marina, los cuales son suficientes, para recibir los vehículos de los pocos turistas que usan como medio de transporte, el vehículo propio, ya que la gran mayoría usa el transporte masivo, el transporte público colectivo o los taxis.



MS

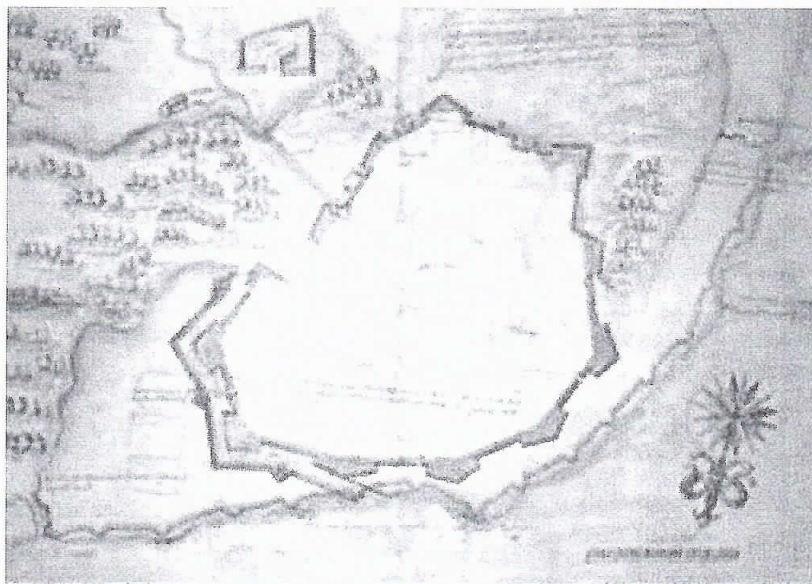
26
VP

5.3	SEGUNDA REVISIÓN PROYECTO HEROICA MARINA CLUB EN EL CENTRO DE CONVENCIONES DE CARTAGENA. PRESENTO ARQ ALBERTO SAMUDIO TRALLERO Y JULIANA LOPEZ
	<p>Para la propuesta de concesión de la marina se ha surtido con el lleno de los requisitos ante diversas entidades como lo son el ICAHN, la Dimar; los vecinos del sector, Min cultura etc. La iniciativa de la Marina en el centro de convenciones surge para darle sostenibilidad al Centro de Convenciones cuando no se tenga eventos. El inmueble donde funciona actualmente el centro de convenciones de Cartagena de Indias es el resultado de múltiples factores que se han presentado a lo largo del tiempo de manera que su consolidación como inmueble solo puede explicarse desde una perspectiva histórica. A continuación, se da una breve reseña.</p> <p>Cartagena se fundó el primero de junio de 1.533 en un lugar despoblado de la isla de Calamarí que corresponde al lugar donde hoy en día se encuentra el Centro Histórico y la ciudad amurallada. Calamarí iba desde Tierra Bomba conectada en ese entonces con Bocagrande, hasta Marbella. Se separaba de Getsemaní por el caño de San Anastasio, que conectaba la bahía de las Ánimas con la ciénaga o laguna del Cabrero, que terminaba de rodear Calamarí y se conectaba nuevamente con el mar, entre los actuales barrios de Marbella y Crespo.</p> <p>El primer mapa que se conoce de Cartagena es de 1.570, 38 años después de su fundación, y permite evidenciar el estado en el que se encontraba la ciudad. No existe ninguna fortificación ni muralla ni mecanismo especial de defensa, distinto de la resistencia que podrían brindar las casas. Se detalla la bahía de Cartagena para ilustrar que el acceso por mar debía hacerse, como debe hacerse hoy en día, a través de la bahía y no frente a la costa. En el plano ya aparece el puente de San Francisco, construido en 1.854 sobre el caño de la Matuna conocido luego como caño de San Anastasio. El puente comunicaba a la isla de Calamarí con la isla de Getsemaní, ésta última llamada así por Juan Pérez de Materano, uno de sus primeros dueños. Para entonces Getsemaní contaba ya con el Convento de San Francisco, que da su nombre al puente, y una zona dedicada al matadero, ubicada donde hoy se encuentra el Parque de la Independencia.</p> <div data-bbox="321 1380 1096 1902" data-label="Image"> <p>The image is a black and white reproduction of a historical map of Cartagena de Indias, Colombia, dated 1570. The map shows the city's layout, including the bay, the bridge of San Francisco, and various landmarks. The word 'Cartagena' is written across the top of the map. The map is a detailed drawing of the city and its surrounding waterways.</p> </div> <p>Segovia, Rodolfo. Atlas Histórico de Cartagena de Indias. paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad. En Revista Credencial Historia. Edición 143. Noviembre de 2.001. Carlos Crismatt Mouthon en http://www.cartagenadeindiasweb.com/cartagena_notas.html Cartagena. Plano de la ciudad y su bahía, 1570. MS A-121. Real Academia de Historia, Madrid. Bossá Erazo, Donaldo. Nomenclator Cartagenero. Bogotá. Página 185 Bossá Erazo, Donaldo. Nomenclator Cartagenero. Bogotá. Página 184 JCA-I</p>

En efecto, la isla de Getsemaní comenzó a poblarse con la construcción del Convento de San Francisco en 1.555 ⁶. Para finales del siglo XVI, además del Convento únicamente había sido establecido el matadero y comenzaron a desarrollarse las bodegas del arsenal o Almacén General de Marina, sobre la playa que llevaría ese mismo nombre, donde se aprovisionaban los barcos, estableciéndose como un punto de acopio natural en la Bahía de las Ánimas. ⁷

El siguiente plano permite evidenciar y ubicar el puente de San Francisco sobre el caño de San Anastasio, el matadero, a la izquierda y el Convento de San Francisco a la derecha. Además, se puede apreciar la comunicación entre la Ciénaga o laguna del Cabrero y el mar entre los actuales barrios de Marbella y Crespo. En la parte inferior del plano se puede ver la franja de terreno que comunicaba al centro con Bocagrande. Partía del sector de Santo Domingo, la población que comenzó a establecerse en Getsemaní estaba conformada por artesanos, carpinteros, trabajadores, pescadores, que salían de la isla de Calamarí buscando mejores oportunidades en Getsemaní, atraídos por la actividad comercial que comenzaba a desarrollarse sobre la Bahía de las Ánimas pues las costas del arrabal constituían un puerto natural para recibir las mercancías y entablar las relaciones comerciales. Aparecieron estancias, tejares, talleres y pesquerías.

El siguiente plano es del año 1.597 e ilustra la ubicación del Arsenal y Almacén General de Marina, ya establecidos sobre la Bahía de las Ánimas. El color oscuro - rojo indica las construcciones que se encuentran en el área del espacio. Se puede apreciar también la condición de isla del arrabal, rodeado por la bahía de las Ánimas, el caño de San Anastasio, la Ciénaga o Laguna del Cabrero y la ciénaga o Laguna de San Lázaro, que finalmente se conecta con la Bahía de las Ánimas.

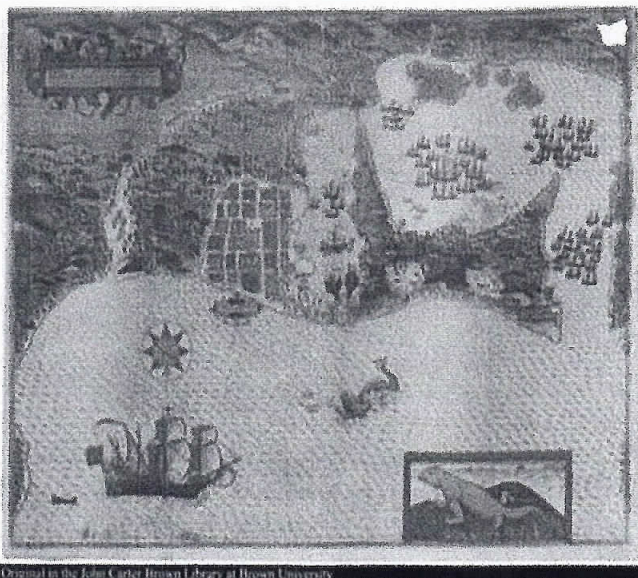


Para 1.620, el arrabal de Getsemaní ya tenía la entidad de parroquia de Cartagena, en sus playas sobre las bahías de las Ánimas se desarrollaban actividades de puerto y los proyectos de fortificación que estaban por ejecutarse incluían ya al arrabal como un elemento esencial en el esquema de fortificación y defensa de Cartagena y de la misma Getsemaní.

1.2. Sistema de Baluarte y murallas sobre la Bahía de las Ánimas.

En medio del desarrollo y crecimiento de Cartagena y de la migración de la población a la isla de Getsemaní, tuvo lugar el ataque de Francis Drake, en 1.585. Drake desembarcó en Bocagrande que

se encontraba desprotegida y avanzó por tierra hasta Santo Domingo. El avance por la bahía de Cartagena fue detenido con una cadena a la altura de lo que más adelante sería el fuerte de Pastelillo, que impidió el paso de las naves. Drake tomó la ciudad de Cartagena desde Santo Domingo y solicitó a las autoridades el pago de un rescate, que presionó quemando varias casas de la ciudad.

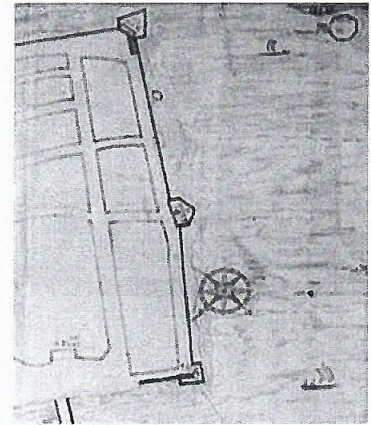
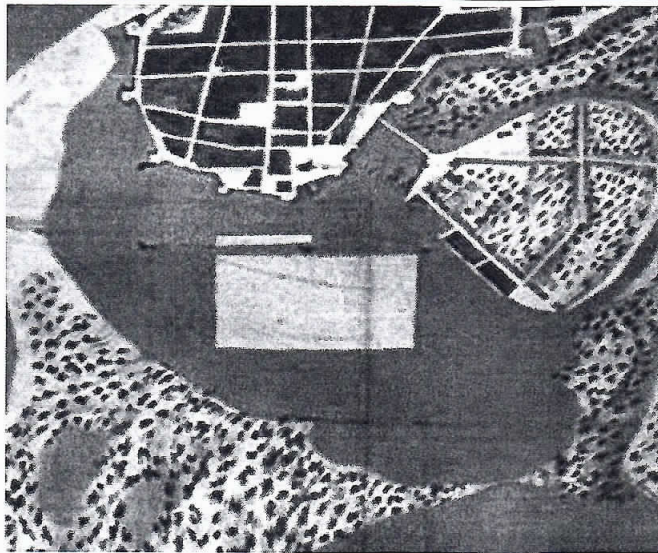


Este mapa fue presuntamente elaborado por Baptista Boazio para ilustrar la conquista de Drake y en él se evidencia la incursión por tierra desde Bocagrande hasta Santo Domingo. En relación con Getsemaní, únicamente se muestra de manera muy sencilla el puente sobre el caño San Anastasio y con el menor detalle el convento de San Francisco.

La calle larga, que es la calle más próxima a la bahía de las Ánimas y sobre la cual aparecen ya ubicadas las bodegas y aljibes correspondientes al Almacén y Arsenal, ya aparece definida. No hay todavía ningún baluarte ni la cortina de muralla ha sido construida. Todavía no existe el terreno donde hoy en día se encuentra el Centro de Convenciones de Cartagena y ni siquiera existe la calle que más adelante será denominada como Calle del Arsenal.

Getsemaní era paso obligado para llegar y salir del centro por tierra y por ello, los caminos están especialmente definidos en el plano, aun cuando la isla hasta entonces comienza a poblarse. Además de la Calle Larga pegada al Arsenal y al almacén, donde actualmente se encuentra, es posible identificar también la calle de la Media Luna, que marca el camino desde y hacia la ciudad, pasando el puente de San Francisco, para comunicarse por tierra al interior y otros lugares. También puede identificarse la calle del Pozo que atraviesa la isla de manera transversal a la Media Luna y un incipiente espacio para la que más adelante se denominará plaza de la Trinidad.

Su poblamiento ya había adquirido mayores dimensiones y se hacía necesario erigir el arrabal como una institución jurídica en la modalidad de parroquia. Dada la vocación comercial del sector del Arsenal y teniendo en cuenta la actividad portuaria que allí se desarrollaba, se ha dicho que el contrabando no era ajeno a las múltiples actividades desplegadas por la población en el arrabal de Getsemaní y que las murallas cumplían el doble propósito de fortificar la ciudad y protegerla de los ataques y asaltos pero además, la de impedir o mitigar el contrabando que ingresaba a través de las viviendas y lotes colindantes con la Bahía de las Ánimas en el sector del Arsenal



Los baluartes de Santa Isabel y de Barahona fueron construidos en 1.684 por Ficardo. En el plano se pueden identificar los tres baluartes, el Reducto en la parte superior, Santa Isabel en el medio y el de y la cortina de muralla entre ellos. Ya aparece la calle del arsenal, al lado de la cortina de muralla y la Calle Larga, así como las actuales calles de San Antonio y la calle del Pozo. En la parte inferior del plano aparece el puente de San Francisco sobre el caño de San Anastasio y se alcanza a identificar alrededor de la muralla una sutil sombra que da cuenta de la arena y poca profundidad del terreno.

1.3. Formación del terreno que actualmente ocupa el Centro de Convenciones de Cartagena.

Una aproximación equivocada al plano actual de Getsemaní podría conducir a pensar que la cortina de muralla se encontraba ubicada sobre la bahía y que el baluarte de Santa Isabel estaba en la parte del terreno que sobresale sobre la bahía.

Sin embargo, lo cierto es que durante la colonia aún no se había conformado el terreno que corresponde al Centro de Convenciones y por lo tanto, la cortina de muralla y los baluartes se encontraban al frente del Arsenal y del Almacén, donde hoy en día está ubicada la Calle del Arsenal o Calle 24, como se indica a continuación sobre una imagen actual del área señalada:

Desde que se terminó de levantar la cortina de muralla, en 1.684, entre la muralla y la bahía comenzó a formarse una playa que más adelante se constituyó como un terreno solidificado sobre el cual se adelantaron todas las actividades comerciales propias de un sector portuario. Los diferentes planos de Getsemaní a lo largo de los años dan cuenta de la manera como se fue produciendo este fenómeno con el paso del tiempo, hasta llegar a un estado cercano a como lo encontramos hoy en día.

La construcción de la muralla y los baluartes no interrumpió el proceso de sedimentación sobre la costa de manera que con el paso del tiempo, el mar se fue retirando para dar lugar a la conformación de una playa que comenzó a ser ocupada por comerciantes, almacenes y talleres que contribuyeron a consolidar el terreno mediante el relleno con materiales, que a su turno dio paso a la consolidación de edificaciones de mayor envergadura.

30



En el plano de Plano de Jorge Juan y Santacilia y Antonio Ulloa de la Torre de 1735 comienza a aparecer un área sedimentada en torno a la muralla, que mereció ser destacada por el autor del plano, de la siguiente manera:



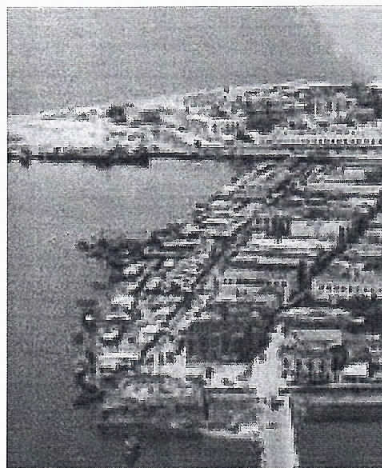
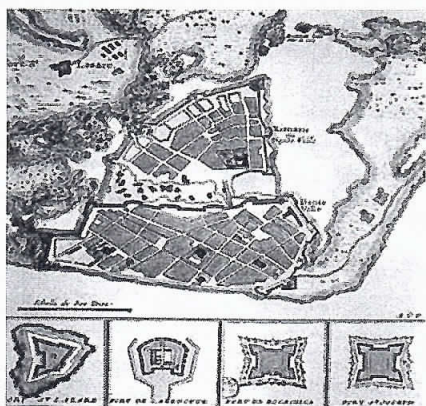
Se pueden apreciar el Arsenal, el almacén y en general el área ocupada al interior de la muralla, se aprecia también la cortina de muralla con los tres baluartes y sobre ella, entre el baluarte de Santa Isabel y el del Reducto, una pequeña franja de terreno que se va formando al punto de aparecer referenciada en el plano.

El siguiente texto permite ilustrar la situación descrita:

"Lo usual es que desde mucho tiempo atrás la tradición había habilitado las playas del Arsenal (sector del barrio Getsemaní que da hacia la Bahía de Las Animas) como sitio para la construcción y reparación de embarcaciones menores.

Allí se formó una amplia tradición artesanal ligada al barrio de Getsemaní, cuya inmediatez a la zona portuaria lo convirtió en epicentro de talleres y en sitio de pequeños y medianos astilleros improvisados en las orillas por maestros de riberas, herreros, calafates, quienes con sus actividades impregnaban el ambiente con el olor de la estopa y el alquitrán

La sedimentación y formación de terreno entre la muralla y la bahía de Cartagena es cada vez mayor, como se evidencia en el siguiente plano



La franja de terreno formada entre la muralla y la bahía es cada vez mayor, y la sedimentación afecta también el puente de San Francisco y como tal el caño de San Anastasio, cuyo paso se va restringiendo cada vez en mayor grado.

El baluarte de Santa Isabel fue propicio para la sedimentación, pues alrededor suyo fue creciendo la playa a lo largo de la costa en dirección hacia los baluartes del Reducto y de Barahona. Las murallas y baluartes comenzaron a perder su función de protección y defensa y la comunidad en general tenía un mayor interés en utilizar esos espacios para las actividades comerciales

En efecto, la circunstancia de encontrarse el muelle de la marina española justo al frente del demolido baluarte de Santa Isabel, contribuyó a la formación del terreno especialmente alrededor de dicho Baluarte.

Las nuevas áreas de terreno entre la muralla y la bahía son consideradas playas ocupadas por talleres, almacenes, depósitos, puertos, etc.

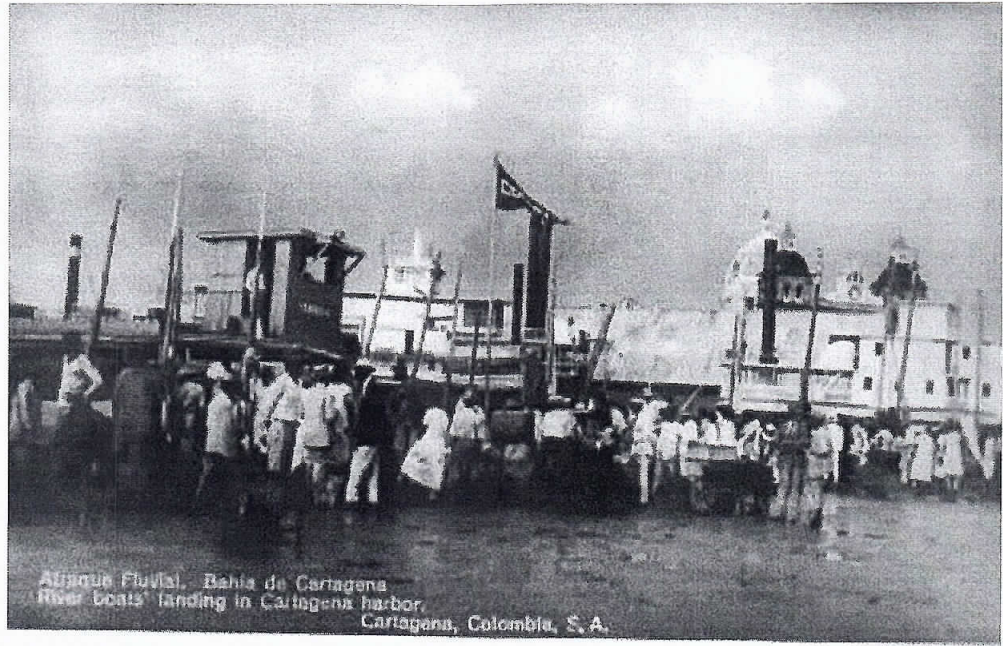
De los nombres dados a las playas que se formaron, el que mayor reconocimiento tuvo e incluso perdura hasta hoy es el de Playa del Arsenal, que se encontraba frente a la casa destinada para Arsenal de la Marina. "A lo largo de la calle del Arsenal, se alojaban mayoristas y depósitos de víveres, abarrotes y otras mercancías, y grandes depósitos de madera. Del lado del borde sobre la bahía, además de depósitos de cabrón de leña y de otras actividades no "sanctas" y hasta algunas viviendas en la parte más cercana a El Reducto, había varias carpinterías de ribera para las canoas o goletas, como llamábamos a las embarcaciones de madera y vela que hacían intenso cabotaje entre Cartagena y el Sinú y Chocó y el archipiélago de San Andrés y Providencia y que atracaban en el muelle de la Bodeguita y el de los Pegasos.

Como se comprendera Heredia no encontro un sitio que ofreciera las ventajas que tenia un lugar como la Bahía de Cartagena. Por esa bahia llego la civilizacion Europea, Piratas, corsarios enfermedades etc. La Bahía ha sido Puerto de la ciudad debido al comercio con Sur America y resto del mundo.

El muelle fue testigo de las crisis economica de la ciudad. El Muelle de la Bodeguita ha recibido mercancia de Cabotaje entre los puertos de la Costa Caribe y San andres Islas, por alli llegaban maderas que venias del Atrato. Tambien estuvo el muelle de la Machica en el siglo XIX a la entrada de Bocagrande y en el Siglo XX esta el muelle de los pegasos que surtia con embarcaciones por tanto esta bahia ha tenido la vocacion de marina y portuaria de la ciudad, las velas de lona han sido reemplazadas por velas de nylon, los cascos no son de madera pero conservan la belleza de

32

todo lo relacionado con la navegacion. La Bahia tiene la vocacion turistica y sirve como un recurso para implementar la economia naranja porque puede servir como muelle que contribuya al paisaje cultural y patrimonial ya que las embarcaciones y velas todo forman parte del paisaje cultural de la bahia de Cartagena.



Ataque Fluvial. Bahía de Cartagena
River boats' landing in Cartagena harbor,
Cartagena, Colombia, S. A.

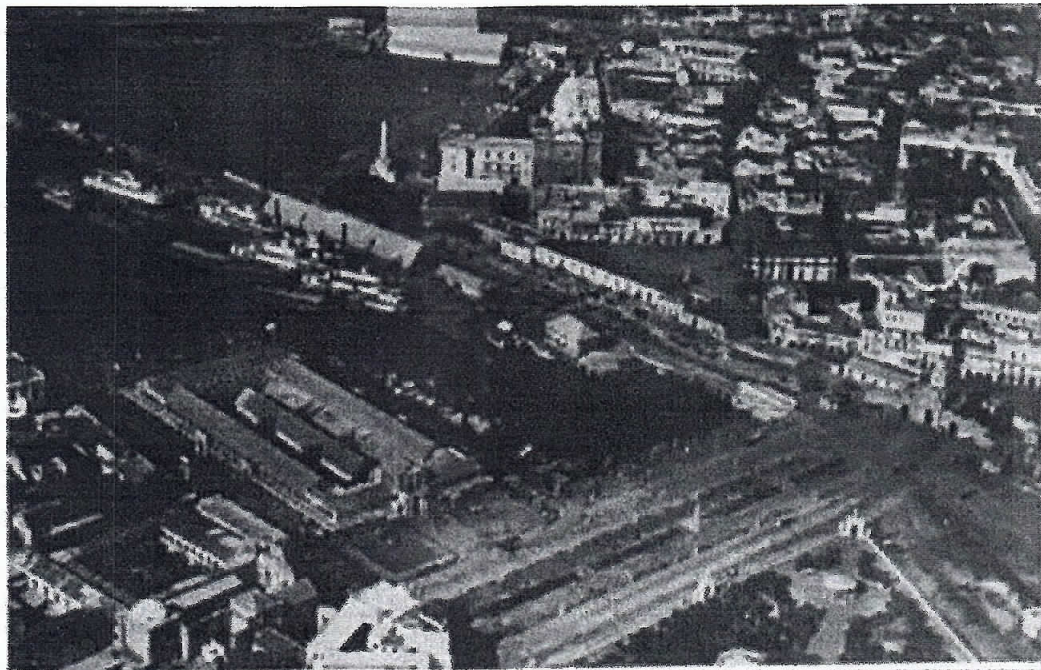
38. Ataque fluvial en el muelle de la Botica, en la bahía de las Ánimas, animado por movimiento de guerra. Al fondo las torres y la cúpula de la iglesia de San Pacho. Elmer Pacheco, 1925. *Antes y después*



Bahía de las Ánimas vista desde el Baluarte del Reducto

Calce

33
4



Vista aérea 1928

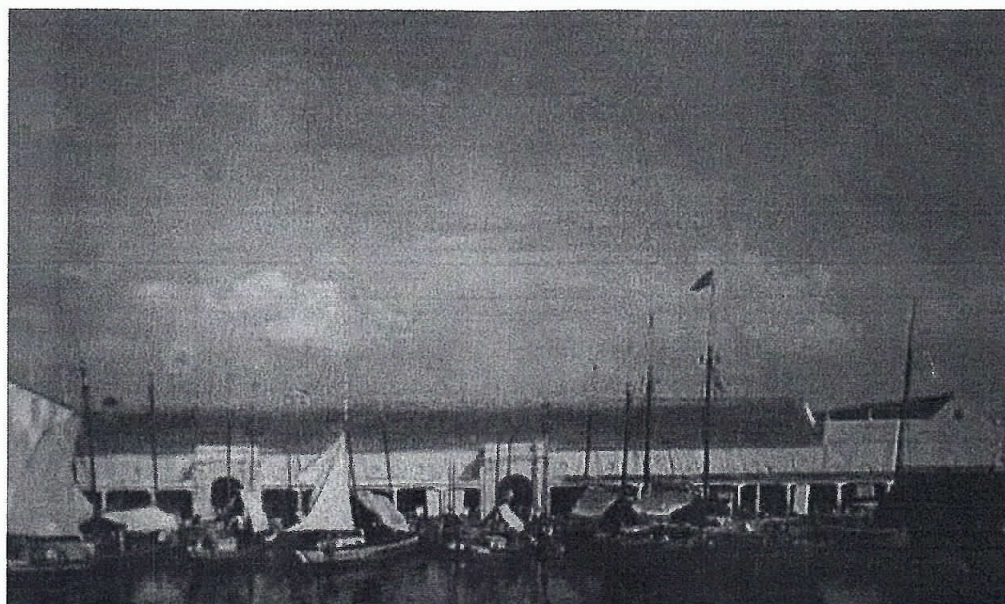


Embarcaciones alrededor del Mercado Público, en la bahía de Las Ánimas

34



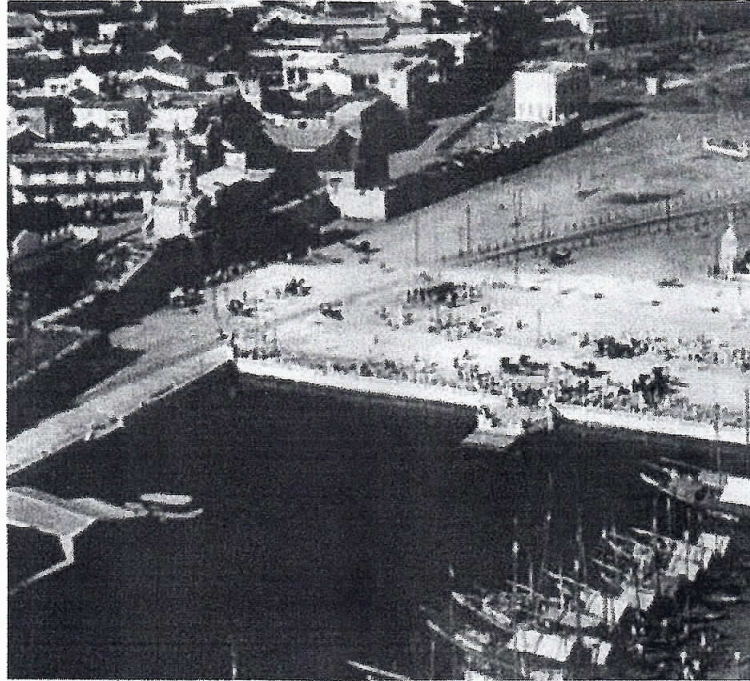
Señalados: Baluarte Barahona e Instalaciones del muelle carenero



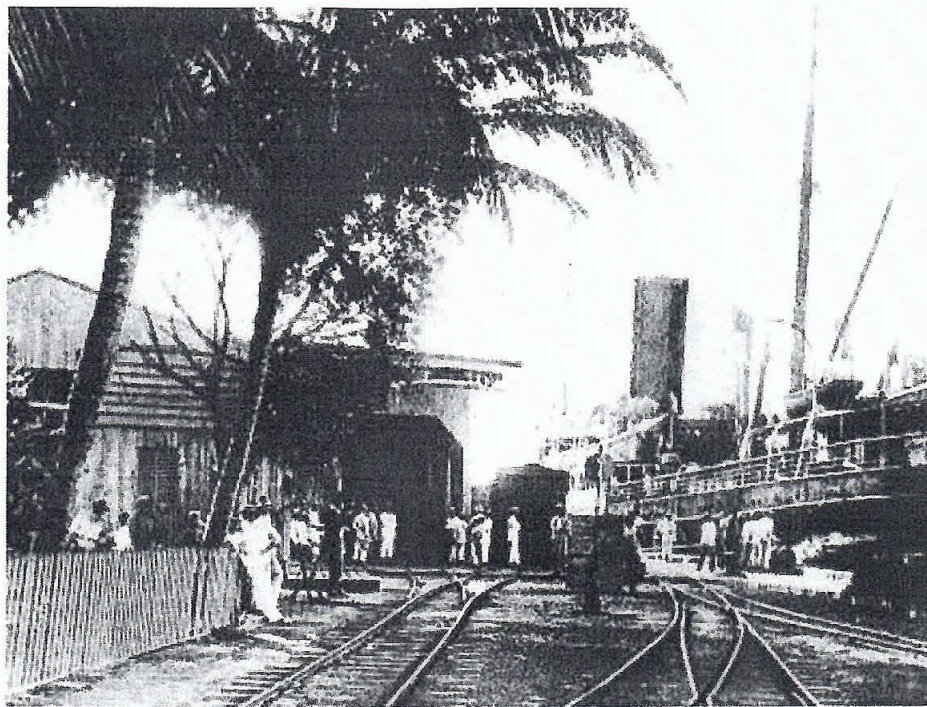
Embarcaciones en la bahía de las Ánimas

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
35
4



Muelle de los Pegasos y bahía de las Ánimas. Nótese las embarcaciones a un costado de la Bahía

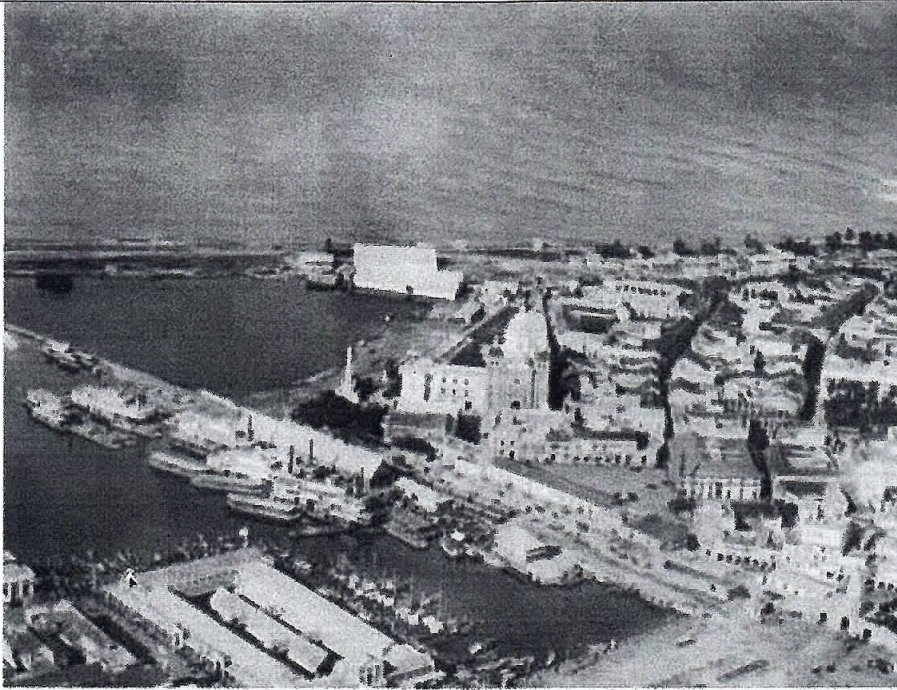


Antiguo muelle de La Machina

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]



Embarcaciones alrededor del Mercado Público, en la bahía de Las Ánimas

SITUACIÓN JURÍDICA DEL INMUEBLE

1.- El inmueble en donde funciona hoy el Centro de Convenciones es un bien de propiedad privada, que perteneció al municipio de Cartagena que lo adquirió por ocupación de un baldío generado por la consolidación de la playa a partir de la cortina de muralla que conectaba los baluartes de El Reducto, Santa Isabel y de Barahona, propiedad consolidada por aplicación del Decreto Ley 137 DE 1.959 y ratificada con escritura pública 753 del 29 e mayo de 1.978 de la Notaría Primera de Cartagena.

2.- La zona verde adyacente a la construcción del Centro de Convenciones, destinada a parqueadero y a parque no constituye un bien de uso público pero si tiene la limitación de ser una zona de conservación, de aquellas en las que no se permite adelantar construcciones, pero puede mantenerse cerrada por que no es un bien que esté ni pueda ser destinado al servicio de la comunidad.

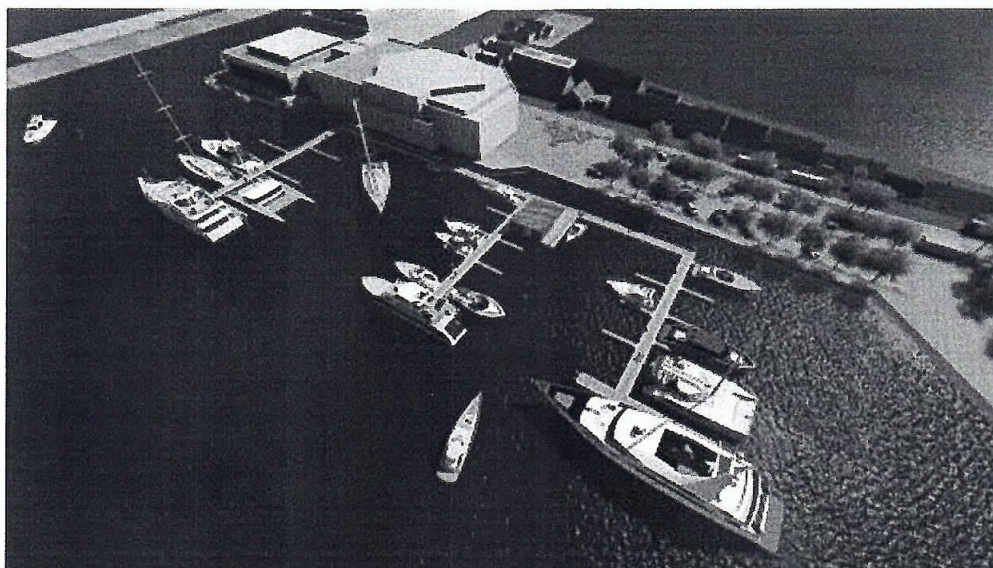
Desde el punto de vista de la conservación paisajística, el cerramiento debe ser, como lo es en la actualidad, transparente.

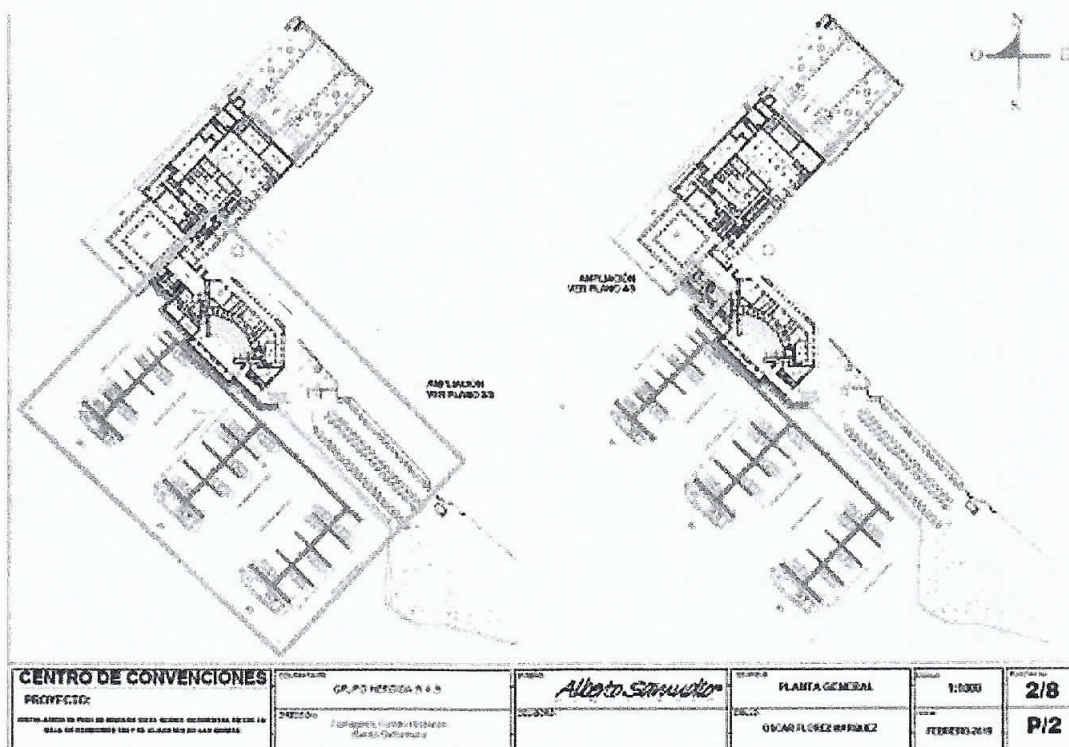
3.- El bien público que consiste en la zona de playa adyacente al bien privado, claramente definido por la DIMAR, está debidamente concedido, con todos los antecedentes que lo explican y simplemente deberá ser mantenido y renovado en cuanto ha sido concedido para integrar el Centro de Convenciones y sin él, como consecuencia de la restitución, simplemente tendría que desaparecer.

PEMP MURALLAS Y CASTILLO

Subsector V Bahía de las Ánimas, laguna de San Lázaro, laguna de Chambacú y laguna El Cabrero: En el marco del presente PEMP este aspecto puntual no es objeto de reglamentación. Corresponderá a la autoridad distrital de Cartagena de Indias, a través de la formulación del PEMP del Centro Histórico...

PROYECTO





OBSERVACIONES DEL COMITÉ

Comité pregunta que impacto tendría este muelle sobre la zona si se ha articulado el proyecto para que no halla ninguna afectación que se respete el canal de circulación y que no exista el problema que se sature la zona. Comité pregunta que capacidad de aforo tendrá el proyecto de la marina. Que relación tendrán con el otro proyecto del muelle de la bodeguita. Si esta propuesta será una marina privada o no y como sería la relación con el ciudadano común.

Aclarada las dudas y con el cumplimiento de los requisitos formales y habiendo analizado su contenido, y considerando que esta propuesta tiene la aprobación de la DIMAR, ICAHN y MIIN CULTURA, el Comité Técnico órgano Asesor de Patrimonio Histórico y Cultural de Cartagena de Indias emite **CONCEPTO FAVORABLE** al proyecto Heroica Marina Club para el centro de Convenciones de Cartagena de Indias ya que su impacto es mínimo con relación al área cercana sobre el área monumental. Teniendo en cuenta las siguientes recomendaciones:

- 1.El proyecto de La Marina debe ser abierto al público, que sea incluyente con al ciudadano común.
- 2.Deben anexar un plano con el perfil o sección de la bahía de las Animas que señale la separación que existe desde la orilla de Boca grande al Muelle
- 3.La Capacidad de aforo de la Marina no debe saturar el acceso al canal.

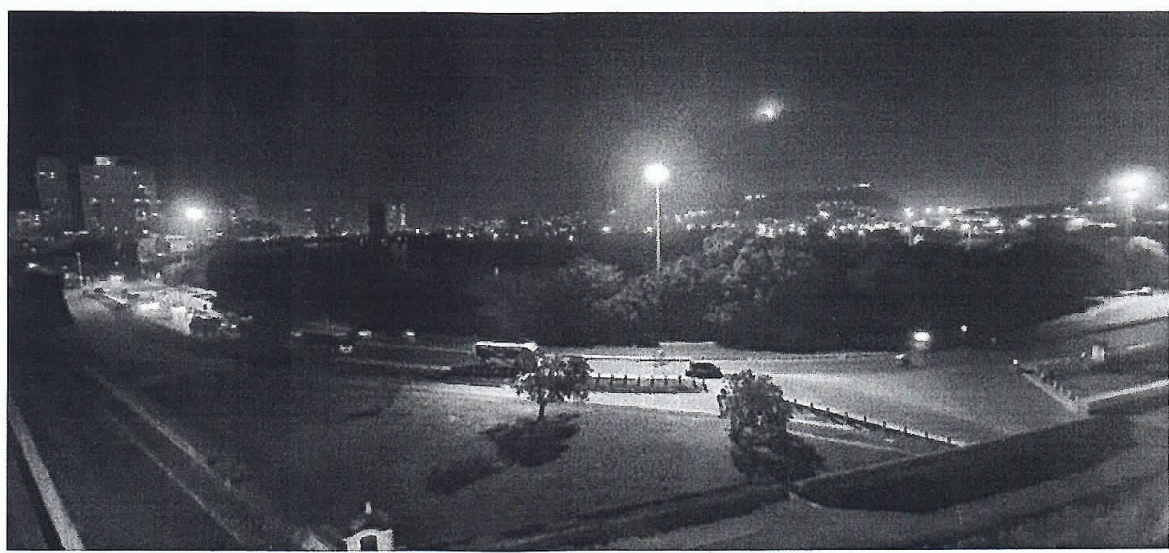
OK

LD

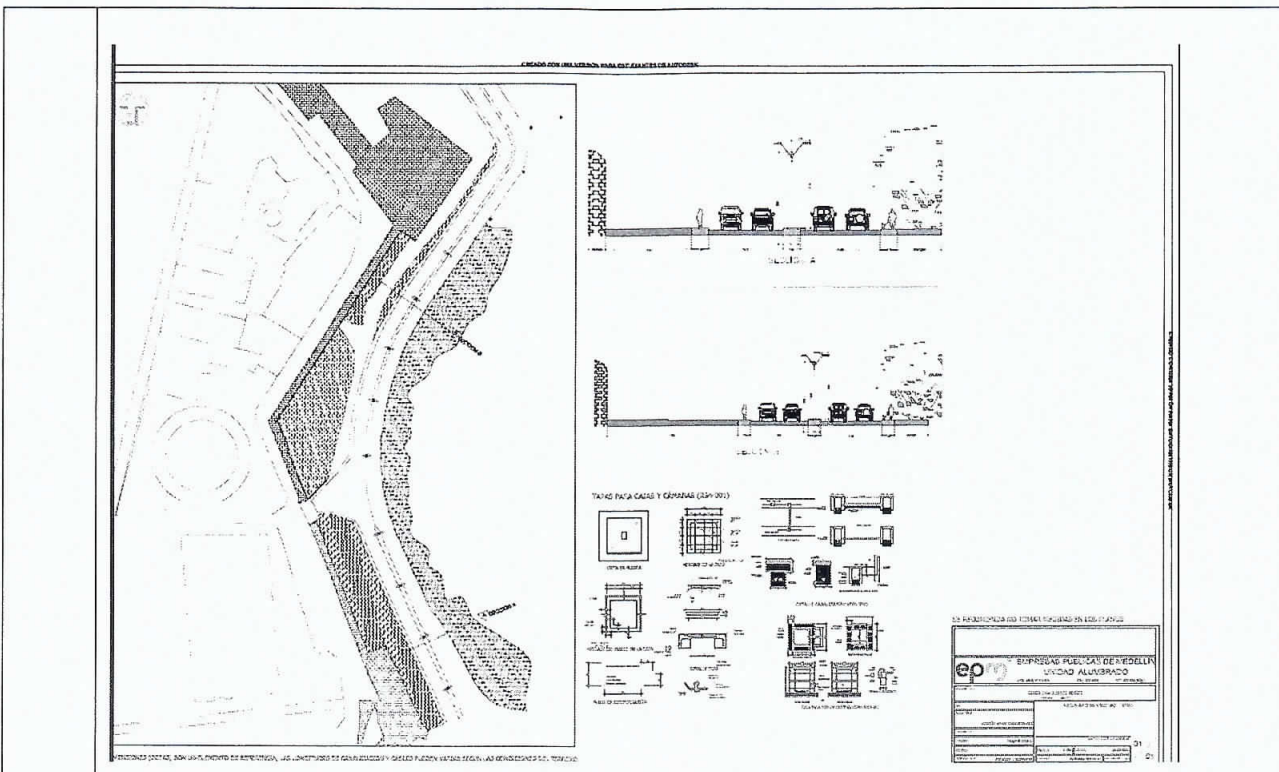
5.4 SOLICITUD DE INTERVENCIÓN DE LA AVDA. RAFAEL NÚÑEZ PARA INSTALACIÓN DE ALUMBRADO PUBLICO PRESENTO DIEGO SEBASTIAN DIEZ ACEVEDO/ HEIDY PAOLA VILLARROYA SALGADO.

A lo largo de la zona a intervenir sobre la avenida Rafael Núñez se observa que hay sombras por la falta de iluminación en los proyectores de los mástiles por tanto EPM empresas publicas de Medellín que es la empresa encargada de suministrar este servicio propone agregar infraestructura sobre el separador central colocando una iluminación cada 30 metros de estos postes para mitigar los márgenes de oscuridad altos que hay en este sector y que generan también inseguridad. El objetivo de la empresa EPM es la modernización la infraestructura eléctrica tipo led que mejoraran la calidad del servicio además del ahorro considerable del consumo energético que conlleva al ahorro a su vez en el impuesto.

Revisada la propuesta los planos y la información con sus especificaciones técnicas y con el cumplimiento de los requisitos formales y habiendo analizado su contenido, el Comité Técnico órgano Asesor de Patrimonio Histórico y Cultural de Cartagena de Indias emite **CONCEPTO FAVORABLE** para la intervención de la avenida Rafael Núñez en cuanto a la modernización de la infraestructura eléctrica.



Zona a intervenir donde se observan márgenes de penumbras por la falta de infraestructura eléctrica.



Propuesta de intervención de la Avenida Rafael Núñez para instalación de alumbrado publico y modernización de la i infraestructura

2. ILUMINACION DE LAS MURALLAS Y DEL CENTRO HISTORICO DE LA CIUDAD

Comité pregunta que ha pasado con la propuesta para la iluminación del sector de las murallas Y del Centro Historico.

La empresa EPM manifiesta que ya se presento una propuesta para estos sectores. En cuanto a la iluminación de las murallas se realizo un estudio que señala lo siguiente:

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

Iluminación Muralla del Centro Histórico

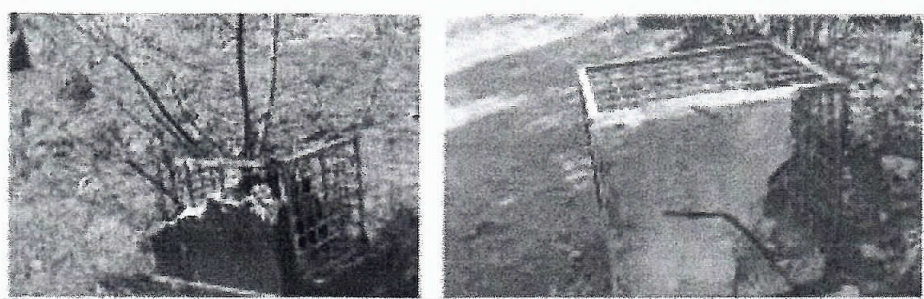
En la fachada exterior de la Ciudad amurallada del centro Histórico de Cartagena se encuentran instalados 195 proyectores de sodio (NA) de 250W cada uno, los cuales su función principal es resaltar en horas de la noche la fachada de la muralla. Dichos proyectores se encuentran protegidos en unos nichos de concreto encerrados con una estructura metálica (peceras) totalmente soldada alrededor con varillas de diferentes calibres.

Después de evidenciarse que alrededor del 85% de esta iluminación se encontraba apagada durante la noche, se procedió a realizar una inspección visual diurna. Esta inspección se ejecutó el pasado miércoles 24 de marzo de 2023.

Análisis de Causa Raíz

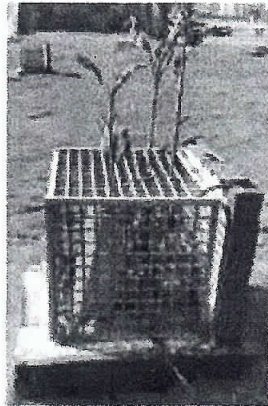
En dicha inspección se observó lo siguiente:

Existe un alto índice de inseguridad en el sector, debido a esto, se evidenció que más del 80% de la iluminación, ha sufrido algún tipo de deterioro, debido a la falta de vigilancia y a la poca presencia de las autoridades en la zona.



Deterioro evidente de la iluminación del sector murallas con un 80% en mal estado de conservación

QMS

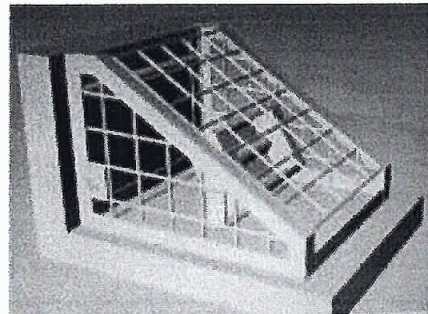
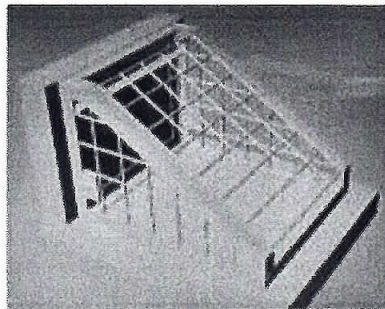


Cuadro 2: Imágenes propias

Las perreras no cuentan con un sistema seguridad adecuado que permita tener un fácil acceso a los proyectores para realizar revisión y(o) reparación de ser el caso. Tal y como se observa en las imágenes del cuadro 2, algunos puntos luminosos, se encuentran llenos de vegetación, lo que indica también, que el mantenimiento a este sistema ha tenido poca periodicidad.

Teniendo en cuenta que actualmente la iluminación arquitectónica está migrando hacia nuevas tecnologías, se sugieren algunas recomendaciones:

- ❖ Se requiere y se recomienda el cambio de los proyectores por proyectores Acro LED o similar, los cuales brindan una temperatura de color que se adapta a las necesidades del sistema.
- ❖ Evaluar la posibilidad de la instalación de cámaras de seguridad en sitios estratégicos, que permita monitorear constantemente la zona por las autoridades.
- ❖ Diseñar una perrera que garantice la seguridad de los proyectores, o en su defecto, mejorar el sistema de anclaje de la perrera existente y construirle una puerta frontal o lateral para garantizar el fácil acceso al proyector (Ver imágenes).

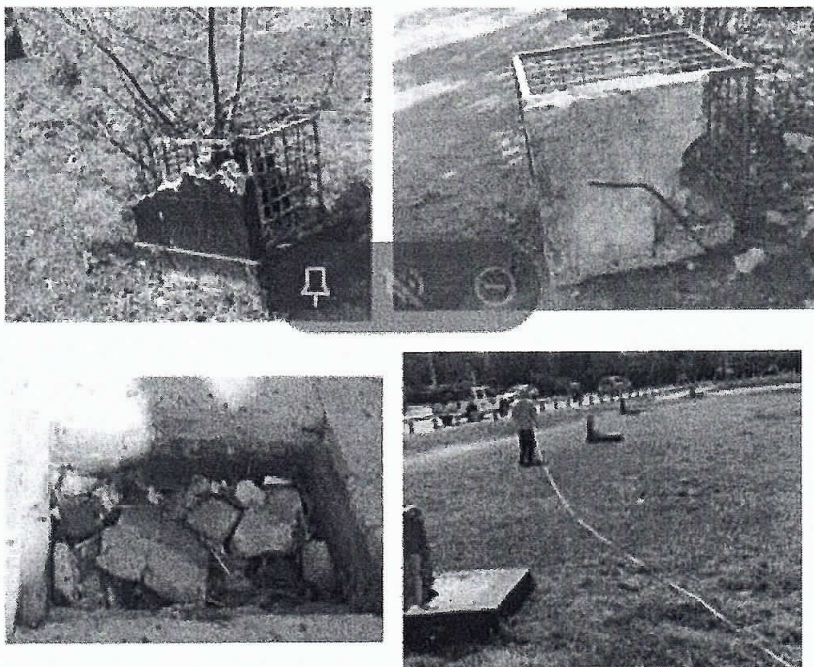


- Levantamiento de plano con las diferentes novedades existentes hasta la fecha.
- Reposición de los proyectores inexistentes.
- Revisión y cambio de los componentes que se requiera para que los proyectores existentes, queden en normal funcionamiento.
- Reposición de los cables de potencia de los diferentes circuitos eléctricos del sistema.
- Rectificación de empalmes.
- Obra civil para la reestructuración de los nichos que se encuentran destruidos.
- Reestructuración de las perreras (tratamiento anticorrosivo, cambio de piezas destruidas, etc.)

Medidas Antivandálicas

A continuación, se mencionan algunas medidas que se deben tomar, con el fin de disminuir el hurto de los diferentes componentes del sistema.

- Para disminuir el hurto de cable, se recomienda utilizar cable triplex ACSR con aislamiento en Poliuretano Reticulado (XLPE), ideal para que sea utilizado en lugares secos y húmedos y que resiste una temperatura de operación hasta de 90°C. Este cable se puede utilizar directamente enterrado lo que dificulta al máximo a que sea hurtado en grandes proporciones.
- Implementación de un sistema de seguridad que permita el fácil acceso a los



Cuadro 1: Imágenes propias

En las imágenes anteriores se puede observar nichos completamente destruidos, perreras

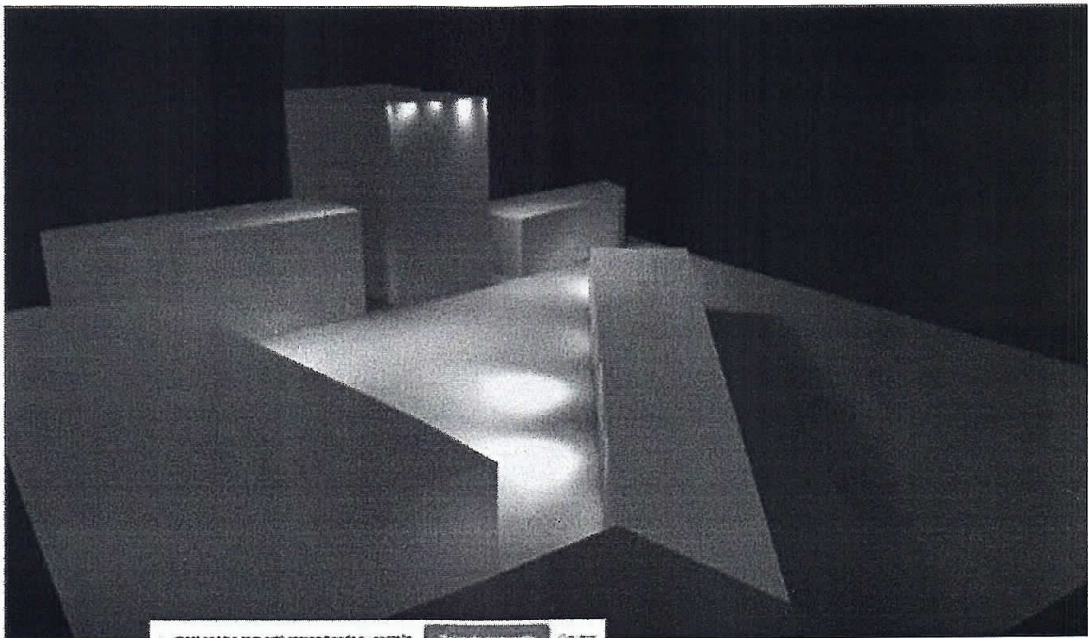
Por lo anterior EPM esta realizando la identificación de las necesidades, junto con mantenimientos y reparaciones a los proyectores que están bastante deteriorados y se esta trabajando en el diseño y propuesta de lo se requiere para estos sectores por que se pretende brindarle una calidad de

iluminación para la ciudad por tanto se esta buscando la manera de trabajar de forma articulada con apoyo de las entidades encargadas del centro Histórico para gestionar los permisos y serie de tramites, especificaciones técnicas financieras etc para presentar un proyecto que permita la modernización de la iluminación del Centro Histórico.

Se presento un diseño esquemático de iluminación para la plaza de la aduana

OBSERVACIONES DEL COMITÉ TECNICO

Comité opina que este planteamiento de modernización de la infraestructura eléctrica del sector centro y murallas seria un gran precedente para la ciudad y que considera oportuno que varios actores se reúnan y traten de proyectar un master plan que cobije todo el Centro Historico y la zona insular que debería estar incluida en la expansión para que tengan el mismo lenguaje. Además propone que se ilumine también las zonas donde esta el manglar gestionando con Cardique la intervención. En cuanto al esquema de iluminación de la plaza de la aduana sugieren que este sea uno que ofrezca buena iluminación y le de vida a las plaza pues el bosquejo esquemático que propone EPM con las luces desde la parte superior de las edificaciones no es funcional.



Diseño esquemático de iluminación para la plaza de la aduana.

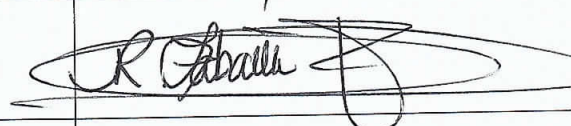

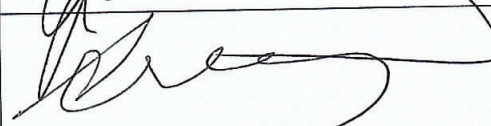
6. Proposiciones y varios

7. Políticas aprobadas por comité

8. firmas

45
4

Acta #7 7 Abril 2021

8. Para constancia de todo lo anterior, firman:	
Representante Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias y presidente del Comité Técnico.	Pendiente por nombramiento
Arq. Howard Villarreal. Representante de Sociedad Colombiana de Arquitectos	
Arq. Ricardo Zabaleta Puello. Representante de Facultades de Arquitectura	
Ing. Jorge Rocha Rodríguez Representante de Asociación de Vecinos del Centro Histórico	
Dr. Jorge Dávila Pestana Representante Academia de historia	
Dr. Alfonso Cabrera Cruz Secretario Técnico del Comité Técnico	

ANOTACION MUY IMPORTANTE:

Esta acta ha sido firmada, aceptada por todos los miembros del Comité técnico de Patrimonio Cultural de Cartagena y por el Secretario Técnico de dicho Comité.


Revisó: Arq. Alfonso Cabrera.

Secretario Técnico del Comité Técnico
(IPCC).

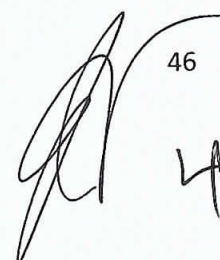
Jefe de División de Patrimonio (IPCC)

Proyectó: Arq. Irina Martínez Fonseca

Asesor Instituto de Patrimonio y Cultura IPC C

Revisó: Arq. Claudia Rosales 

Asesor Instituto de Patrimonio Cultural


46
4