

26

Historia Y MEMORIA

ISSN: 2027-5137

Enero - Junio, Año 2023 - Tunja, Colombia

**Cartagena de Indias. Dinámicas urbanas
de gentrificación desde su centro
histórico**

<https://doi.org/10.19053/20275137.n26.2023.13519>

Luis Rubén Pérez Pinzón
Páginas 95-129



Cartagena de Indias. Dinámicas urbanas de gentrificación desde su centro histórico*

Luis Rubén Pérez Pinzón¹

Universidad Autónoma de Bucaramanga – Colombia

Recepción: 15/10/2021

Evaluación: 18/03/2022

Aprobación: 16/06/2022

Artículo de Investigación e Innovación

 <https://doi.org/10.19053/20275137.n26.2023.13519>



Resumen

En el centro histórico de Cartagena de Indias se observan procesos de gentrificación, que se derivan de la ciudad colonial y de la capital republicana al ser adecuada como fortaleza militar, puerto marítimo, estación férrea y distrito cultural. Esto conllevó a la ocupación de las áreas periféricas y al desplazamiento de las gentes que las ocupaban, para dar paso a murallas, paseos urbanos, líneas férreas y avenidas automovilísticas. El objetivo del texto es describir los procesos de transformación urbana de

* Artículo resultado de las reflexiones paralelas al proceso de cocreación investigativa y creativa sobre historia del desarrollo urbano de Cartagena en 2021 y 2022 con el Dr. Narcís Bassols, docente de la Universidad de Uppsala y experto en la turificación en el Caribe colombiano, La financiación del proceso investigativo realizado estuvo articulada al proyecto de convocatoria interna de la Universidad Autónoma de Bucaramanga (Cod. E00008-2021) titulado: «Representaciones de los destinos turístico-culturales de Santander».

¹ Doctor en Historia, docente e investigador de la Universidad Autónoma de Bucaramanga, adscrito al grupo de investigación en Transdisciplinariedad, Cultura y Política (TCP). Últimas publicaciones: *Narrativas del último postconflicto* (Bucaramanga: Publicaciones UIS, 2021); *Corporación social, recreativa y deportiva Club del Socorro (1921-2021)* (Bucaramanga: Publicaciones UNAN, 2022); *Emprendimiento rural en Bucaramanga* (Bucaramanga: Publicaciones UIS, 2022). ✉ Lperez14@unab.edu.co  <https://orcid.org/0000-0003-0387-6035>.

las áreas periféricas de Cartagena para consolidar la ciudad-fortaleza, adaptada como centro histórico y distrito turístico. Para tal fin, es empleado el método histórico al hacerse un contraste entre evidencias documentales impresas con artículos y estudios sobre políticas urbanas que permiten reconocer cuatro períodos de cambios geodemográficos. En conclusión, el actual centro histórico ha sido resultado de procesos de expansión urbana de las clases dominantes hacia los terrenos habitados por los sectores populares, aunado a la construcción de vías, la protección de las murallas y baluartes, la urbanización de las islas y playas circundantes con fines turísticos, así como la expulsión sociocultural de las gentes humildes de sus barrios populares hacia lugares distantes, invisibles y lejanos para los turistas.

Palabras clave: centro histórico, gentrificación, desarrollo urbano, turisficación, Cartagena de Indias.

Cartagena de Indias. Urban dynamics of gentrification from its historic center

Abstract

Processes of gentrification can be seen in the historic center of *Cartagena de Indias*, which arise from the colonial city and the republican capital, suitable as a military fort, maritime port, railway station and cultural district. This led to the occupation of the peripheral areas and the displacement of the people who lived there to give way to walls, urban walkways, railway lines and motorized avenues. The objective of the text is to describe the processes of the urban transformation of the peripheral areas of Cartagena to consolidate the fort-city, adapted as a historic center and tourist district. To this end, the historical method is used of contrasting printed documental evidence with articles and studies on urban policies that allow the recognition of four periods of geodemographic changes. In conclusion, the current historic center has experienced the processes of the expansion of the dominant classes into the lands occupied by the popular sectors, combined with the construction of roads, the protection of walls and bulwarks, the urbanization of the

nearby islands and beaches for touristic ends, as well as the sociocultural expulsion of the poorer classes from the popular sectors towards faraway places, invisible and distant from the tourists.

Key words: historic center, gentrification, urban development, touristification, *Cartagena de Indias*.

Carthagène des Indes. Dynamique urbaine de gentrification depuis son centre historique

Résumé

Dans le centre historique de Carthagène des Indes, on observe des processus de gentrification dérivés de la ville coloniale et de la capitale républicaine aménagée comme forteresse militaire, port maritime, gare et quartier culturel. Cela a conduit à l'occupation des zones périphériques et au déplacement des populations qui les occupaient, pour faire place à aux murailles, des promenades urbaines, des voies ferrées et des avenues. L'objectif du texte est de décrire les processus de transformation urbaine des zones périphériques de Carthagène pour consolider la ville-forteresse, adaptée en tant que centre historique et quartier touristique. Pour cela, la méthode historique est utilisée en opposant des preuves documentaires imprimées à des articles et des études sur les politiques urbaines qui permettent de reconnaître quatre périodes de changements géo-démographiques. En conclusion, le centre historique actuel a été le résultat de processus d'expansion urbaine des classes dirigeantes vers les terres habitées par les secteurs populaires, couplés à la construction de routes, la protection des murailles et des bastions, l'urbanisation des îles et les plages proches à des fins touristiques, ainsi que l'expulsion socioculturelle des personnes modestes de leurs quartiers populaires vers des lieux lointains, invisibles et lointains pour les touristes.

Mots-clés: centre historique, gentrification, développement urbain, tourisme, Cartagena de Indias.

1. Introducción

Cartagena de Indias es una de las ciudades más antiguas del Caribe continental, epicentro de las actividades turísticas y artísticas de América, así mismo es considerada uno de los íconos del «patrimonio cultural de la humanidad», resultado de la monumentalidad arquitectónica y del encuentro intercultural de amerindios, europeos y africanos². Su condición de territorio militar estratégico en el Caribe³ permite reconocer otras periodizaciones, desde la reconfiguración del espacio y su urbanismo como referentes de grandes cambios originados desde Cartagena.

Sus primeros vecinos fueron responsables de los procesos de colonización desde el Caribe hacia el Pacífico y sus autoridades garantizaron el control y la seguridad político-militar de las reales audiencias andinas⁴. Desde su cabildo fueron divulgados los movimientos revolucionarios hacia las provincias andinas durante el siglo XIX⁵ y las rentas públicas de sus municipios provinciales financiaron los ejércitos⁶, batallas y guerras decisorias del orden constitucional⁷. Los cartageneros contribuyeron además a la reconfiguración del espacio nacional al ser su puerto caribeño la «puerta de entrada» del libre comercio y las emigraciones europeas durante el siglo XIX y norteamericanas a inicios del XX⁸, a la par de constituirse en el lugar de referencia para el encuentro y la reafirmación de

2 Eduardo Lemaitre, *Historia general de Cartagena* (Cartagena: Banco de la República, 1983), 71.

3 Nuria Soriano y Javier Chillida, «Los sacrificios del cuerpo: Configuración, formas y evolución de la(s) memoria(s) de Blas de Lezo en la España de los siglos XVIII y XIX», *Historia Y Memoria*, n° 20 (2020): 169–207, doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.n20.2020.9602>.

4 Sergio Solano, «El costo social de la república: los trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1850», *Historia Y MEMORIA*, n° 18 (2019): 243–287, doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.n18.2019.8209>.

5 Edwin Monsalvo, «Ciudadanía, Vecindad y sufragio en Cartagena 1810-1834», *Historia Y MEMORIA*, n° 6 (2013): 171–204, doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.1966>.

6 Luis Pardo, «El gasto militar en el Estado de Bolívar 1859-1886», *Historia Y MEMORIA*, n° 16 (2018): 125–161, doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.n16.2018.5949>.

7 José Urueta, *Documentos para la historia de Cartagena* (Cartagena: Nabu Press, 2011), 2.

8 Jane Meyer Rausch, «Con los ojos de ellas: percepciones de la historia en Colombia 1920-1950, a partir de las narraciones de tres mujeres norteamericanas», *Historia*

la identidad nacional por parte de los gobernantes, los gremios y las familias⁹.

Esa cambiante reconfiguración del territorio local permiten reconocer a Cartagena como espacio urbano caracterizado por los usos multifacéticos y cambios sociodemográficos durante los procesos de recepción, residencia y convivencia transitoria con diferentes viajeros y grupos humanos que la han visitado, ocupado y transformado al integrarse con los grupos humanos nativos¹⁰.

A partir del contraste de fuentes primarias y secundarias que caracterizan el método histórico comparativo adoptado por la Escuela de Annales para las investigaciones en ciencias sociales¹¹, a continuación se representa una de las facetas de transformación urbana como es la gentrificación, que al ser un proceso recurrente para la adecuación y mejoramiento de la infraestructura urbana de Cartagena desde el siglo XVI permite diferenciar las etapas de cambio y ocupación del espacio urbano ocupado por las gentes comunes en las periferias y en las zonas de seguridad estratégica.

El supuesto explicativo (o hipótesis) que se desarrolla establece que cada proceso de fortificación y expansión de la ciudad amurallada conllevaron a acciones de expulsión, reconstrucción y renovación urbana para dar origen al asentamiento de blancos, el muelle comercial, la fortificación de la bahía, la apertura de vías férreas y vehiculares y la oferta de barrios, clubes y hoteles para atender la demanda de visitantes y extranjeros. Para ello se plantean cuatro etapas de análisis de desarrollo urbano compuestas por: 1) la expulsión y el traslado de los indígenas de la isla donde se funda la ciudad a la isla de Getsemaní durante el siglo XVI; 2) la expulsión hacia la isla de

Y *MEMORIA*, n° 3 (2011): 111–128, https://revistas.uptc.edu.co/index.php/historia_memoria/article/view/801.

9 Jorge Melo, *Historia mínima de Colombia* (Bogotá: Crítica, 2017), 4.

10 Narcís Bassols, «Producing, branding and managing multifaceted tourist destinations: the case of Cartagena de Indias, Colombia» (Doctoral Thesis, Universitat Rovira i Virgili, 2020), 28.

11 Danilo Torres, «El método comparativo en la investigación social y en el análisis histórico», *Historia y Espacio* vol. 12, n° 57 (2021): 285-309.

Manga de mestizos y esclavos para la construcción y expansión del muelle en Getsemaní durante el siglo XVII; 3) el desalojo y expulsión hacia el cerro de la Popa, Chambacú y el camino al canal del Dique de los pobres y libres de Manga fortificar la bahía y sus canales insulares durante el siglo XVIII; 4) la expulsión y demolición de los barrios pobres construidos junto a las murallas y baluartes para cumplir planes urbanos y normas portuarias hasta mediados del siglo XX.

Cada política pública de ocupación de los asentamientos de las gentes pobres, étnicas o comunes, su reubicación en islas cercanas y la reconstrucción de esos espacios acorde con las proyecciones de desarrollo urbano, aunque algunas de esas comunidades optaron por asentarse en puntos periféricos considerados como baldíos de donde fueron expulsados al ampliarse las fronteras urbanas por los inmigrantes. Con lo cual, si bien la gentrificación durante el siglo XXI es una estrategia global de desposesión y usufructo de la renta urbana por una minoría capitalista¹², hasta inicios del siglo XX fue resultado de políticas públicas urbanas.

La gentrificación es un concepto reciente, entendido como el desplazamiento o expulsión de los habitantes pobres o étnicos que residen en un lugar para realizar una reestructuración territorial o una renovación urbana que atraerá residentes de mejor condición socioeconómica y actividades socioculturales especializadas¹³. Tomando en consideración este concepto de gentrificación, se analizan los cambios urbanos de Cartagena con el fin de comprender los procesos de expulsión social asociados con la expansión y consolidación periférica del conjunto amurallado, para la defensa de la ciudad-puerto en el período colonial, así como para revitalizar su dinámica socioeconómica al abrirse con redes férreas y viales a las transacciones entre los puertos fluviales en el Magdalena y los marítimos en el Caribe durante el siglo XX.

12 Núria Benach y Abel Albet i Mas, «La gentrificación como una estrategia global», *Localización: Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, n° 60 (2018): 17-23

13 Ana Cañón, «La segregación y turistificación étnica/racial en suelo periurbano cartagenero» (Trabajo de grado Sociología, Pontificia Universidad Javeriana, 2020), 9-13.

Uno de los factores que en las últimas décadas ha acrecentado la gentrificación desde el centro histórico de Cartagena y los barrios periféricos de origen colonial han sido los procesos de turisficación de las viviendas coloniales y los sectores populares, para dar paso a hoteles, restaurantes, establecimientos comerciales y de servicios que atienden la demanda turística de los visitantes externos de Cartagena, así como el consumo cultural de los visitantes nacionales asentados en las altas edificaciones erigidas fuera de la ciudad patrimonial como parte de nuevos enclaves turísticos¹⁴.

Con la consolidación de Cartagena de Indias como Monumento Nacional a mediados del siglo XX y la declaratoria de su conjunto arquitectónico colonial como Patrimonio de la Humanidad, el desarrollo urbano de Cartagena se ha caracterizado por fenómenos adaptativos o destructivos en el interior de las construcciones monumentales, la expulsión de las familias tradicionales que los ocupaban, para dar paso a establecimientos que responden a las demandas de la turisficación nacional e internacional, así como a la adopción de políticas públicas para la protección y resguardo del patrimonio, lo que en últimas incrementa la burocracia local y la exclusión de los barrios populares de la experiencia cultural asociada con el centro histórico¹⁵.

La ocupación de los territorios urbanos que dieron forma al actual centro histórico de Cartagena ha sido resultado de un proceso inacabado de satisfacción de demandas residenciales de visitantes externos y la expulsión urbana de las gentes comunes e interétnicas que se remontan a la fundación y edificación de la ciudad (1533-1585). Sin embargo, como se representa en las siguiente secciones, esos procesos de expulsión fueron reiterados al fortificarse y reforzarse la ciudad-puerto (1585-1885), al articularse la red férrea desde el puerto fluvial hasta al puerto marítimo con la demolición de parte de las murallas y los baluartes (1894-1923), así como al adecuarse la ciudad declarada

14 Bassols, «Producing, branding and managing multifaceted tourist destinations...», 28.

15 Cañón, «La segregación y turisficación étnica/racial...», 12-13.

como Monumento Nacional y Patrimonio de la Humanidad para la expansión e interconexión urbana a través de avenidas que garantizaron el flujo automotriz y el acceso a los enclaves turísticos, residenciales e industriales actuales (1924-2001).

2. Fundación de Cartagena y expulsión territorial de nativos.

En el siglo XV, con los primeros viajes de C. Colón y A. Ojeda a la Tierra Firme de las Indias, la expresión Cartagena rememoraba la ciudad fundada al sur de Iberia como la «Carthago nova» por el imperio romano al derrotar a los cartagineses. Las semejanzas entre la «Cartagena de levante» en el mar Mediterráneo, con la bahía explorada por el conquistador Rodrigo de Bastidas en el mar Caribe, motivaron a los vecinos de Santa Marta a llamarla «Cartagena del poniente», pero el cosmógrafo Juan de la Cosa al explorar la isla de Barú solicitó a los reyes nombrar ese territorio solo como «Cartagena de Indias»¹⁶. Y aunque no se le denominó a la ciudad o a la provincia Nueva Cartagena, las fundaciones de otros conquistadores que partieron de Santa Marta fueron caracterizadas por anteponer la condición de nueva a las ciudades y villas que fundaron, en honor a sus lugares de origen como fue el caso de la Nueva Pamplona del Nuevo Reino de Granada¹⁷.

En la primera mitad del siglo XVI, la hueste fundadora de Cartagena capitaneada por Pedro de Heredia (1 de junio 1533) ocupó el territorio indígena que había sido explorado, pero no conquistado ni habitado por los vecinos de Santa Marta. Esta hueste se asentó en el territorio indígena más poblado en la isla Calamarí, para construir una fortaleza que consolidara el dominio español; así mismo aseguraron las prácticas de factoría de los vecinos y la defensa del nuevo poblamiento de los fieros ataques caribes al pretender recuperar su antiguo

16 Alejandra Buitrago, «The History of Barú, Cartagena», *Revista Cuadernos del Caribe*, n° 23 (2017): 34-58, <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ccaribe/article/view/67606>.

17 Luis Pérez, *Historia del empresarismo en el Nororiente de Colombia* (Bucaramanga: UNAB, 2015), I.

asentamiento¹⁸. Proceso consolidado con el sometimiento militar y los acuerdos de vasallaje entre los jefes tribales de las islas cercanas al ser aconsejados por otros indios «lenguas», las instrucciones de los gobernantes para el trazado de las rutas marítimas a la ciudad y a los lugares de fortificación contra los indios flecheros y los invasores europeos¹⁹. Y en especial, por las restricciones de acceso a través de los canales naturales de la bahía exterior e interior (bocagrande y bocachica) hasta el puerto de embarque en la isla de Calamari, frente a la plaza real o del mar. Las primeras autoridades lucharon contra fenómenos naturales como los manglares, el clima malsano, las pestes, las basuras, las malezas, los incendios y los ataques de piratas e indios sublevados que hicieron pensar en la reubicación y traslado de la estratégica ciudad²⁰.

Desde 1533 hasta 1585 con la culminación de la plaza real y el acceso al muelle marítimo, el primer proceso de gentrificación urbana de Cartagena se caracterizó por el desplazamiento o expulsión de los habitantes pobres o étnicos de sus lugares de residencia, para realizar una reestructuración territorial o una renovación urbana²¹, consistió entonces en la expulsión y el traslado de los indígenas de la isla de Calamarí a la isla de Getsemaní, donde posteriormente los mestizos y libres convivieron con los siervos, con el fin de garantizar la separación de las familias blancas y nobles que residían en la ciudad.

Al anteponerse la condición estratégica y militar a las comodidades y salubridad de los vecinos, la fundación de Cartagena de Indias fue cuestionada por incumplir las disposiciones reales compiladas en las Ordenanzas de Poblamiento (1513, 1526, 1529) en tierra firme al elegirse

18 David Cohen, «From both sides of zero level. Archaeology of architecture in Colombia», *Arqueología de la arquitectura* vol. 17, (2020): 1-18.

19 Alberto Samudio, «Restauración de la batería del Ángel San Rafael», en *Cartagena de Indias en la independencia*, ed. Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Cartagena: Banco de la República de Colombia, 2011), 471-495.

20 María Borrego, Sigifredo Vázquez y Francisco Muriel, «La trayectoria urbana de Cartagena de Indias hasta 1586», en *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, ed. Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Cartagena: Banco de la República de Colombia, 2009), 182-202.

21 Cañón, «La segregación y turistificación étnica/racial...», 12-13

lugares elevados con accesos portuarios, mano de obra indígena suficiente para ser encomendada, así como abundantes y fértiles tierras para cultivar alimentos y criar ganados. Por el contrario: «La ciudad se encontraba levantada sobre un islote de naturaleza coralina, que los indígenas habrían denominado Calamarí, utilizando los españoles además, otro muy cercano, separado del primero por el caño de San Atanasio, y que con carácter de arrabal, llamaron Getsemaní»²².

La acumulación y resguardo de los metales preciosos que eran recolectados como tesoro de la Corona en los reinos del sur del continente conllevaron al mejoramiento de la estructura que defendía el puerto con más y mejores fuertes y murallas, antes de ser embarcados a España por medio de las flotas imperiales que recorrían el Caribe como parte de la «carrera» de tornaviajes navales y fiscales que conectaban los puertos españoles del Mediterráneo con los del Caribe²³. La prosperidad imperial del «Siglo de Oro» se reflejó en la construcción de edificaciones para los vecinos privilegiados y los funcionarios reales compuestas por bases de piedra coralina, muros de tapia o cantos tallados, ornamentos de madera, techos de teja y patios interiores sobre el antiguo asentamiento indígena de Calamari, así como se concentraron en el puerto de la bahía los intercambios de viajeros y mercancías, que desde las Antillas se desplazaban hacia las ciudades andinas o el vasto Perú, a través de los puertos de Panamá²⁴. Siendo reconocidos los servicios, prestigio y riqueza que representaba Cartagena con un escudo de armas que reflejaba la defensa fiera de la corona, del tesoro estatal aportado por los vasallos y la religión imperial en ultramar²⁵.

22 Borrego, Vázquez y Muriel, «La trayectoria urbana de Cartagena de Indias hasta 1586...», 184.

23 Pierre Chaunu, Rafael Sánchez y Huguette Chaunu, *Sevilla y América, siglos XVI y XVII* (Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983), 488.

24 Werner Stangl, «Los correos terrestres de Cartagena de Indias en tiempos de la renta (1768-1810): Itinerarios, cartografía, un “mapa en relación topográfica”, GPS y un SIG», *Revista de Indias* vol. LXXX, n° 278 (2020): 199-250, doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2020.007>.

25 Mariana Meneses, «Solicitud y praxis inquisitorial en los tribunales de México, Cartagena y Lima, siglo XVII», *Fronteras de la Historia* vol. 24, n° 2 (2019): 110-135, doi: <https://doi.org/10.22380/20274688.554>.

Con el traslado de conquistadores, funcionarios, misioneros y vasallos en busca de fortuna hacia el «Nuevo Mundo» también fueron embarcados y comercializados habitantes de África adquiridos como esclavos en los puertos negreros. Los cuales fueron llevados hasta el muelle de Cartagena donde fueron rematados y comprados por los empresarios mercantiles, mineros, ganaderos, navegantes, etc., de las provincias costeras como de los comerciantes negreros que los conducían hasta las provincias mineras del interior, para sustituir la mano de obra indígena proveniente de regiones montañosas, puesto que la población aborigen enfermaba en algunos casos, en otros se resistían o huían al ser trasladados a las minas en cálidos y malsanos valles con abundantes metales preciosos²⁶. La presencia de un tercer grupo étnico en la ciudad conllevó a reiterar el dominio, residencia y separación de los blancos hidalgos y pobres dentro de las murallas bajas de la isla de Calamar, a través de un camellón que comunicaba y a su vez los separaba de las islas de Getsemaní y Manga, en donde debían residir y permanecer las gentes asociadas con mestizos o libres, negros esclavos e indios tributarios. A la par del aislamiento de los enfermos contagiosos²⁷.

Los ataques de piratas, corsarios y filibusteros, en especial la destrucción causada por la invasión de Francis Drake propició de 1585 hasta 1885 a un segundo proceso de gentrificación urbana de Cartagena hacia Manga y la Popa. El incremento en la longitud y altura de las murallas para resguardar la ciudad y las instituciones reales conllevó al traslado de las familias mestizas y los asentamientos de esclavos fuera del muelle construido para proteger la ciudad. Y consigo, la transformación urbana de las casas de las gentes del común de Getsemaní en edificios públicos y residencias de las familias de comerciantes más prestigiosos en las inmediaciones

26 Enver Montaña, «Negros etíopes, negros americanos, negros salvajes. Ideas de libertad y representación de “los negros”», *Revista Colombiana de Sociología*, n° 44 (2021): 1-26, <http://www.journals4free.com/link.jsp?l=21129294>.

27 Dalyn Miranda y Kevin Romero, «¿La lepra, caridad y degredo o negociaciones de frontera?», *Utopía y Praxis Latinoamericana* vol. 25, n° Esp. 11 (2020): 362-372, doi: <https://doi.org/10.5281/zenodo.4278384>.

de la nueva plaza de aduana e ingreso a la ciudad (1790). Los cuales se conectaban directamente con los barrios donde residían los vecinos principales y las autoridades religiosas, monárquicas y militares.

El tráfico e intercambio constante de negros esclavos produjo además mestizajes raciales, intercambios culturales, mezclas lingüísticas, nuevos asentamientos humanos entre los huidos de la esclavitud (palenques)²⁸, distinciones entre castas, una política regulatoria del trato que debían recibir al desembarcar los esclavos vivos, su evangelización y represión espiritual por las autoridades religiosas residentes en la ciudad²⁹, así como la marca y registro de posesión legal antes de ser dispersos entre los nuevos reinos hispánicos y las provincias del interior³⁰.

3. Fortificación urbana y ocupación de barrios periféricos.

El dominio de España y Portugal del Atlántico durante el período colonial conllevó a guerras entre los imperios europeos, propiciadas por Francia e Inglaterra, las cuales fueron expandidas hacia sus dominios en el Atlántico para contener el creciente tráfico de metales preciosos del Perú que eran embarcados desde Cartagena, así como propiciaron el surgimiento de piratas, corsarios, filibusteros, armadas, etc. Quienes navegaban y sitiaban la ciudad y su puerto para invadirla con el fin de apropiarse de sus tesoros, tomar posesión temporal del principal puerto español en el Caribe continental, así como para secuestrar sus principales autoridades³¹.

28 Mikael Parkvall y Bart Jacobs, «Palenquero origins A tale of more than two languages», *Diachronica* vol. 37, n° 4 (2020): 540-576, doi: <https://doi.org/10.1075/dia.19019.par>.

29 Gunnar Knutsen, «Witchcraft and slavery in Cartagena de Indias», *Magic, Ritual, and Witchcraft* vol. 15, n° 2 (2020): 173-193, doi: <https://doi.org/10.1353/mrw.2020.0015>.

30 Ana Silva, «Through the gate of the media luna: Slavery and the geographies of legal status in colonial Cartagena de Indias», *HAHR - Hispanic American Historical Review* vol. 100, n° 3 (2020): 391-421, doi: <https://doi.org/10.1215/00182168-8349840>.

31 Francisco Membrillo, *La batalla de Cartagena de Indias* (España: Caligrama, 2017), II.

Ante esos peligros externos, desde las primeras invasiones francesas (1544) hasta los últimos sitios del imperio británico (1796), Cartagena sufrió un proceso bicentenario de construcción, reconstrucción y fortalecimiento de su estructura amurallada que conllevó a: la ocupación y destrucción de las casas y calles en los límites de los barrios periféricos, el uso de la mano de obra esclava y mestiza para la construcción de muros de piedra y fortalezas (San Fernando, San José, San Sebastián, San Lorenzo, San Felipe y La Tenaza), así como el reclutamiento y traslado de tropas peninsulares y milicias desde el interior de la Nueva Granada³². La gentrificación urbana de Cartagena durante ese período de inseguridad marítima se caracterizó por el desalojo y expulsión hacia el cerro de la Popa y el camino que llevaba al canal del Dique de los asentamientos de pobres y libres que ocupaban los puntos extremos de las islas que rodeaban la ciudad al ser necesario proteger de los enemigos externos el acceso a la bahía y sus canales.

La fortificación inicial de los poblados urbanos hispánicos dentro de provincias de indios belicosos y flecheros que atacaban de forma recurrente e inesperada se caracterizó por fuertes hechos con maderos y cañas entrelazados, a los cuales se añadieron técnicas como el bahareque al cubrirse los espacios con arcilla gruesa y de rápido secado, entremezclada con fragmentos rocosos. Esas fortalezas factoriales primigenias fueron sustituidas gradualmente por muros con cantos rocosos, que defendían el contorno circular de la ciudad trazada en damero, usando corredores para mover los cañones y pasajes para reubicar las tropas³³.

Los ataques franceses de R. Baal en 1544 y M. Côte en 1559, así como los ingleses de J. Hawkins en 1568 y F. Drake de 1585 a 1586, cuyo sitio fue considerado el más sangriento y destructivo con una flota de 23 naves, conllevó a la adopción de las técnicas de defensa militar de las ciudades-estado

32 Jorge Galindo y María Peñalver, «Rehabilitation techniques for walls during the 18th century in Cartagena de Indias (Colombia)», *International Journal of Architectural Heritage* vol. 14, n° 2 (2020): 163-175, doi: <https://doi.org/10.1080/15583058.2018.1515274>.

33 Raúl Porto, *Fortalezas de Cartagena de Indias* (Cartagena: Tecnar, 2015), 25.

italianas. Sistema que, para el caso de Cartagena, al mando del ingeniero italiano Bautista Antonelli, se caracterizó por fortificaciones hechas con muros diseñados para resguardar un sistema global e integrado de posiciones estratégicas, con fuertes como el del Boquerón en Manga y baluartes defensivos a lo largo de Bocagrande y Bocachica, interconectados entre sí por las murallas y con la capacidad de cruzar fuego entre ambos extremos. También contaban con campos minados, tendido de cadenas entre fuertes para frenar los barcos enemigos, así como los baluartes entre islas y canales contribuyeron a mejorar la precisión de los cañones, la capacidad de fuego defensivo y el ángulo de tiro desde cada extremo donde se ubicaban³⁴.

El sitio prolongado y ruinoso que hizo el barón de Pointis en 1697, seguido por la ocupación, saqueo y pillaje de los piratas franceses de Ducasse que ocuparon la plaza al partir el invasor, evidenció la debilidad de las ciudades portuarias del Caribe al afrontar ataques estratégicos desde diferentes posiciones por las armadas militares y piratas. Situación que obligó a los arquitectos e ingenieros militares españoles a modificar el diseño y estructura del sistema italiano de fortalezas amuralladas al adoptarse sistemas de túneles, laberintos y sumideros al interior de las fortalezas y baluartes, que se conectaban como parte de un sistema de resistencia y respaldo entre diferentes posiciones. Para tal fin, fueron fortalecidos los muros con materiales combinados (piedra, ladrillo, pañete, etc.) y correctamente ubicados, así mismo se modificó la estructura con murallas comprimidas y cerradas³⁵.

El ataque más prolongado, destructivo y que obligó a la reconstrucción de la «ciudad amurallada» fue el de Sir Edward Vernon en 1741, con una flota inglesa de 186 naves, con un tamaño y poder de fuego superior a la legendaria «Armada Invencible», así como un ataque naval y de infantería que ocupó gran parte de las posiciones de defensa en tierra como fue el

34 Eduardo Lemaitre, *Breve historia de...*, 75.

35 Jorge Galindo, «La construcción de murallas: un aspecto del saber constructivo presente en los tratados de arquitectura militar (siglos XVI al XVIII)», en *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción* (Madrid: CEHOPU, 1996), 217-222.

castillo de Bocachica y San Matías. La reconstrucción de las fortalezas y los circuitos amurallados durante las invasiones y las ocupaciones de los centros urbanos hispánicos, lo que conllevó a desalojar los habitantes asentados en las periferias y a ocupar los límites urbanos de los barrios, para poder redefinir y corregir a lo largo del siglo XVIII el modelo de fortificación militar empleado por el imperio español en sus dominios portuarios, y en adelante a apelar a la experiencia y los tratados militares de los ingenieros borbones³⁶.

Los fuertes y baluartes fueron mejorados con recubrimientos sobrepuestos hechos con materiales y mampostería, que, si bien incrementaban los costos, tiempo de obra y peso de los fortalecimientos, en la práctica como contrafuertes soportaban y adsorbían los impactos, que sumados a los laberintos y trampas interiores, permitían ganar tiempo para soportar la defensa; a la vez que prolongaban la durabilidad de las estructuras internas. Ejemplo de esto fue el rediseño y fortalecimiento del castillo de Bocachica al ser reconstruido como el castillo de San Fernando, así como la ampliación e intervención del fuerte de San Lázaro, al ser reconstruido como el Castillo de San Felipe, con un sistema amurallado que interconectaba los baluartes y fuertes, para garantizar el encerramiento de la ciudad y las islas-barrios externos³⁷.

Las murallas, los fuertes y baluartes construidos para defenderse España de los ataques ingleses durante el siglo XVIII fueron adecuados para enfrentar durante el siglo XIX el sitio y ocupación de Cartagena por las tropas republicanas de J. Castillo y S. Bolívar en 1814, el sitio a muerte del realista P. Morillo en 1815 y la ocupación libertadora de M. Montilla y J. Padilla³⁸. Durante las guerras civiles del siglo XIX, la defensa o invasión de Cartagena como capital financiera y entrada fluvial al centro del país se constituyó en prioridad para los bandos en

36 Galindo, «La construcción de murallas...», 220.

37 Lemaitre, *Breve historia de Cartagena...*, 75.

38 Luis Pinzón, «La provincia de Cartagena de Indias: Epicentro de la independencia neogranadina y de la revolución española», *Miradas al Bicentenario*, ed. Universidad Tecnológica de Bolívar (Cartagena: Escuela de Verano Cartagena de Indias – Fundación Carolina Colombia, 2010), 45 – 71.

pugna, lográndose con la superación de la ciudad amurallada: el sitio e invasión de I. Luque en 1830; el bloqueo francés de 1834; los bloqueos del imperio inglés en 1836 y 1856 para cobrar deudas externas; el sitio del general Carmona durante la guerra de los Supremos en 1840; el sitio de Gaitán en 1885; el sitio italiano de 1885; la avanzada naval de tropas hacia o desde Panamá durante la guerra de 1899, e incluso, la amenaza de un sitio peruano durante la guerra de 1932³⁹.

La decadencia monumental de las murallas nacionales durante la primera mitad del siglo XX estuvo asociada con la reubicación de los muelles portuarios en La Machina (1893), el cambio estratégico en la defensa naval del país y la expansión urbana por fuera de los muros que protegían el centro amurallado. Factores que conllevaron al desplazamiento de los barrios populares que allí existían, al autorizarse derribar parte de las murallas y dar paso a vías férreas que desde los puertos en el río Magdalena y el canal del dique conectaban a los barrios periféricos de la Popa, Getsemaní, y Manga con la Matuna. A lo cual se aunó el encerramiento como propiedad privada de castillos, baluartes y fuertes distantes, así como la autorización de los gobernantes locales de la época para demoler los baluartes urbanos de San Ignacio y San Javier que impedían la higienización, la salubridad y el embellecimiento de la «ciudad heroica» durante el centenario de su independencia⁴⁰.

4. Turisficación de la periferia urbana y cambios migratorios.

Entre 1890 y 1923 aconteció el tercer proceso de gentrificación urbana de Cartagena al aprobarse la demolición de las murallas y baluartes del suroeste para abrir paso a la vía férrea y el acceso al nuevo puerto naval de la ciudad, lo cual culminó al crearse una Junta para la protección de las murallas y una

39 María Ripoll, *La élite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social* (Bogotá: Ed. Uniandes, 2006), XIV.

40 Elkin Monroy, «Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias: El derribo de murallas y baluartes, justificaciones higiénico-sanitarias e intereses privados, 1916-1925» (Trabajo de grado Historia, Universidad de Cartagena, 2008), 45.

Sociedad de Mejoras Públicas. La gentrificación de este período se caracterizó por el desalojo y expulsión de los barrios pobres construidos junto a las murallas y baluartes que se constituían en focos de insalubridad, desorden y desarrollo urbano sin control, al ocuparse los canales de desagüe de la ciudad; se requería igualmente asegurar nuevas vías de tránsito y entrada a la ciudad desde el nuevo muelle, cumpliendo además normas internacionales de salubridad de los puertos y responder a las políticas de planeación urbana.

Durante la primera mitad del siglo XX, después de concluir la «Guerra de los Mil Días» (1898- 1902), que para el caso de Cartagena estuvo acompañada por la ocupación militar de los puertos amurallados, la ciudad dejó de recibir el influjo de los ejércitos y burócratas provenientes del interior del país hacia Panamá, asimismo se aisló de los conflictos bipartidistas promovidos desde Bogotá, aunque las luchas de los movimientos laborales y comunistas se vivieron con mayor intensidad con las huelgas y movilizaciones de los obreros. Así mismo, las familias mestizas y descendientes de linajes hispánicos de la provincia⁴¹ recibieron, durante las entreguerras mundiales y la extinción del imperio turco, la emigración de familias pobres, perseguidas o en busca de un mejor futuro provenientes de los campos de guerra y devastación en España, Siria, Palestina, Líbano, Italia, Alemania y China⁴².

Estas familias se asentaron en los barrios populares de la ciudad amurallada debido a los bajos costos en arriendos y abastos. En algunas ocasiones se ubicaron no solamente en zonas periféricas sino en los pueblos distantes, para emprender actividades comerciales y agroindustriales asociadas con sus naciones de origen. Aunque su presencia masiva y la compra de propiedades por otros connacionales conllevó a la expulsión de los habitantes nativos, dando origen a territorios con identidades

41 Carlos Castrillón y Carolina Marrugo, «Los estudios de familias en Cartagena de Indias: debates en torno a la historiografía», *Trabajo Social* vol. 22, n° 2 (2020):185-205, doi: <https://doi.org/10.15446/ts.v22n2.82118>.

42 Karen David, *Casas Moriscas de Cartagena de Indias y Barranquilla. El Neonazari en la Arquitectura republicana (1918-1930)* (Medellín: Universidad de Antioquia, 2018), 15.

étnicas como el «barrio chino» o la «República del Líbano». A la par de esos cambios en la ocupación urbana, las familias adineradas y descendientes de los linajes hispánicos continuaron asentadas en el sector nororiental de Santo Toribio, dividido en los barrios de San Diego y la Matuna, mientras que las familias de blancos pobres y libres se asentaron al occidente en los barrios de San Sebastián, Santa Catalina (o de San Juan de Dios) y la Merced.

Los asentamientos de familias mestizas, afrodescendientes y migrantes pobres continuaron asociados con el barrio Getsemaní al sur, expandiéndose hacia el Cabrero, Manga y el pie del cerro de la Popa en el oriente, al estar conectadas esas islas con el centro histórico a través del puente de San Francisco. Así mismo, los enclaves multinacionales en el Caribe colombiano, para la explotación naval, ferroviaria, bananera y de minerales estratégicos; conllevaron al desarrollo y expansión de la zona «suburbana norteamericana» hacia Bocagrande, en el occidente con la edificación de barrios residenciales, avenidas y parques para los extranjeros, quienes demandaron otros servicios como hoteles y clubes sociales⁴³.

Paralelamente, se produjo un desarrollo urbano que propició la prolongación del ferrocarril de Calamar hasta el muelle de la Machina desde 1893, a la par de adecuarse una estación de pasajeros y cargas en la Matuna por la Cartagena Terminal Company⁴⁴, lo que conllevó a la urbanización y expansión de las construcciones en los alrededores del muelle marítimo al sur y sureste de la ciudad amurallada. Ejemplo de esto fue la reubicación del mercado público del muelle hacia Getsemaní en 1904, siendo reubicado tres décadas después frente al nuevo muelle de la ciudad, donde concluía la vía del ferrocarril, así como la celebración del centenario de la independencia de Cartagena en 1911 que propició la adecuación de un parque, un paseo y un muelle frente a la bahía, empleando

43 Carlos Meza, «Cartagena en obra negra: Racialización del trabajo y cerramiento espacial en la periferia», *Confluente* vol. 11, n° 2 (2019): 82–108, doi: <https://doi.org/10.6092/issn.2036-0967/10268>.

44 Monroy, «Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias...», 33.

el antiguo atracadero que daba acceso a la ciudad amurallada⁴⁵. Esa expansión del espacio urbano y la presión de solares para la adecuación de actividades comerciales justificó la demolición de la muralla y los baluartes de Barahona y Santa Isabel en 1905, para facilitar las comunicaciones con la Popa y el mercado en Getsemaní, así como los de San Ignacio y San Javier frente a la bahía desde 1911, para lograr el embellecimiento público, la salubridad e higienización urbana que impedían los asentamientos subnormales construidos y permitidos juntos a las murallas⁴⁶.

El desarrollo de la industria de alimentos y bienes de uso cotidiano representados por Kola Román e Industrias Lemaitre desde 1905, a la par de la construcción de nuevas rutas férreas, la construcción de vías carreteables para automóviles y camiones importados, y en especial, la construcción de un oleoducto que aseguraba el funcionamiento de la primera refinería en el Caribe, además conllevó a la inmigración de profesionales y mano de obra calificada de Inglaterra y Norteamérica, para atender a las demandas productivas y de infraestructura de los enclaves asociados con la actividad naval, ferroviaria, bananera y de minerales estratégicos⁴⁷. Así surgió la necesidad de promover el desarrollo urbano para el asentamiento de esos inmigrantes en una zona suburbana norteamericana en Bocagrande, hacia el suroccidente de la ciudad, al promover la empresa canadiense Andian National Corporation, filial de Standard Oil Company, la edificación de barrios residenciales, avenidas amplias y parques ajustados al diseño urbanístico dispuesto en los suburbios norteamericanos, fuera de las murallas⁴⁸.

45 Maruja Redondo, *Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística* (Bogotá: Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2004), 25.

46 Silvia Arango, «Cartagena en el siglo XIX (1821-1911)», *Villes en parallèle*, n° 47-48 (2013): 68-91, doi: <https://doi.org/10.3406/vilpa.2013.1632>.

47 María Ripoll, «El Central Colombia: inicios de industrialización en el Caribe colombiano», *Boletín Cultural y Bibliográfico* vol. 34, n° 45 (1997): 59-92.

48 Narcís Bassols y Carlos Soutto, «¿Mantener las murallas o demolerlas? Urbanismo y disputas sociales en Cartagena, Colombia y San Juan, Puerto Rico (1880-1920)», *EURE (Santiago)* vol. 46, n° 137 (2020): 47-64, doi: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000100047>.

La Andian era reconocida en la ciudad por construir el primer edificio de siete pisos en la plaza de la Aduana sobre el lote de la antigua casa de la Real Contaduría, un hospital privado y un Club Campestre para sus empleados en las afueras de la ciudad, pero su importancia estaba asociada con el protagonismo constructor que promovía desde Cartagena al ser la empresa responsable de construir la carretera entre Mamonal y Cartagena para asegurar el desarrollo industrial de ese sector desde 1921; la compra de la isla de Tierrabomba; la compra y administración durante una década del muelle de la Machina, del edificio de tres pisos de la estación central y sus cinco bodegas-muelles desde 1921; la culminación del oleoducto que iniciaba en Barrancabermeja (ciudad petrolera de Colombia) en 1926; el fomento de un nuevo muelle marítimo en Manga (1934) para sustituir el de la Machina; el fortalecimiento de su actividad urbanística al incrementar, de 1920 a 1930, las edificaciones en Bocagrande, así como al promover nuevas urbanizaciones en el noreste de la ciudad dando origen a los barrios Torices, Canapote, Bosque y Crespo⁴⁹.

Las urbanizaciones modernas de la Andian, además urbanizar los terrenos ocupados por invasores y asentamientos subnormales, evidenció el cumplimiento del plan urbanístico Pearson adoptado en 1914, mediante el cual se dispuso la higienización y salubridad urbana de la ciudad para hacerla un puerto marítimo confiable y seguro. Cumpliendo así exigencias navales y las convenciones higiénicas internacionales para el desembarco en puertos internacionales, especialmente para el tránsito de cruceros y barcos de pasajeros a través del canal de Panamá. Las urbanizaciones de la Andian se consideraron barrios suntuosos, y consigo, su diseño funcional con todos los servicios públicos necesarios para una vida higiénica obligaba a derrumbar los elementos urbanos que fuesen asociados como defectos sanitarios para el comercio naval⁵⁰.

49 Haroldo Calvo y Adolfo Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX* (Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional del Caribe-Banco de la República, 2000), 25.

50 Fabricio Valdemar, «Modernización urbana y exclusión social en Cartagena de Indias, una mirada desde la prensa local», *Territorios*, n° 36 (2017): 159-188, doi: <https://doi.org/10.12804/revistas.uosario.edu.co/territorios/a.5157>.

Las autoridades municipales asumieron paralelamente la higienización y modernización de la ciudad-puerto, con la demolición de todas aquellas murallas que impedían la salida de aguas negras a falta de alcantarillado, limitaban el acceso al muelle para oxigenar la ciudad amurallada o impedían liberar las zonas con mayor tráfico de la asfixia que causaba la falta de espacio público. Así mismo, para contener las enfermedades contagiosas y las reuniones inmorales se ordenó el desalojo y demolición de los asentamientos conocidos como Pekín, Pueblo Nuevo, Boquetillo y Chambacú. Construcciones irregulares que habían sido resultado de la invasión de los terrenos públicos entre las murallas y las playas, cuya sobrepoblación, vicios inmorales y carencias sanitarias daban a Cartagena una imagen antihigiénica y premoderna⁵¹.

Cumplidas esas metas urbanísticas, a partir de 1918 se crearon juntas de vigilancia y se promovieron leyes nacionales para la protección y conservación de las murallas de Cartagena como bienes de la Nación, las cuales se centralizaron finalmente en la Sociedad de Mejoras Públicas desde 1923. Cuya tarea principal fue promover su conservación como monumento didáctico para los visitantes y símbolos históricos de la identidad en torno a los próceres para los cartageneros, actuando en concordancia con la Ley 32 de 1924, al prohibirse toda intervención a las murallas, monumentos, castillos, fuertes y demás elementos del conjunto amurallado colonial como política pública⁵².

La higienización de Cartagena a inicios del siglo XX fue una tarea compartida entre los empresarios privados y las instituciones públicas. Los gobernantes locales ordenaron demoler las murallas que impedían la circulación de aguas negras o los barrios marginales, que concentraban a grupos sociales indeseables que daban mala imagen, mientras que los constructores realizaron las obras de infraestructura urbana y la renovación urbanística que necesitaba la ciudad. Ejemplo de ello

⁵¹ Valdemar, «Modernización urbana y exclusión social en Cartagena de Indias...», 163.

⁵² Monroy, «Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias...», 112.

fue el papel de la Andian en Bocagrande, Crespo y Chambacú al desecar, desde 1925 los manglares y humedales comprados al Concejo Municipal, para transformarlos en terrenos nivelados y alineados con la avenida Malecón. Al ser desalojados esos asentamientos irregulares, sus residentes fueron expulsados hacia asentamientos distantes y ocultos como Caño del Oro, Bocachica, Basurto y Olaya⁵³, así como esos terrenos dieron paso desde 1926 a la construcción de dieciséis casas de estilo californiano y un club social campestre de interés nacional⁵⁴ para los empleados de la Andian, residentes en Cartagena⁵⁵.

En la isla de Manga, a donde llegaban las familias desplazadas por la renovación urbana en los barrios de la Matuna y Getsemaní, otros empresarios constructores desarrollaron proyectos urbanísticos modernizadores, que requerían derrumbar las edificaciones existentes y ocupar las áreas de expansión. Ese fue el caso del terrateniente Dionisio Jiménez, que usó planos de Luis Felipe Jaspe, desde 1904: «trazó calles y avenidas con el fin de levantar manzanas y lotes para el levantamiento de grandes viviendas republicanas. Se construyen enormes quintas con vistosos jardines, muy al estilo de las villas del sur de Francia y de influencias alemanas e italianas»⁵⁶. Estas viviendas reafirmaron la gentrificación de las islas, que rodeaban el centro histórico y la exclusividad de los «barrios para ricos».

El plan de higienización de 1914 fue rescatado y reforzado en 1948 con el «plan regulador» que pretendía asegurar la prosperidad y modernidad alcanzada con la apertura comercial del Hotel Caribe en 1946 y la construcción de la pista del aeropuerto de Crespo hacia 1947. En cuyo entorno debían asegurarse desarrollos urbanísticos con todos los servicios y comodidades urbanas, así como las autoridades municipales se

53 César Velandia, Juan Ospina y Mirjana Ristic, «Cartagena de Indias, Colombia: heritage as a mediator between spatial, historical and social transformations of the Old City», en *Urban Heritage in Divided Cities: Contested Pasts*, ed. Mirjana Ristic y Sybille Frank (London: Routledge, 2019), 162-172

54 Luis Pérez, *El club del Socorro* (Bucaramanga: UNAB, 2021), 40.

55 Calvo y Meisel, *Cartagena de Indias en el siglo XX...*, 25.

56 Monroy, «Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias...», 31.

comprometieron con la masificación de los servicios públicos de alcantarillado, acueducto y manejo de basuras para todos los sectores urbanos de la ciudad.

Cambios enmarcados en un ambicioso plan de desarrollo y renovación urbana, compuesto por construcciones aprobadas por leyes nacionales como fueron: arreglo definitivo del canal del Dique; carretera Cartagena hasta Montería; alcantarillado; defensa desde el Hotel Caribe hasta la Boquilla; avenida Santander; levantamiento de los rieles sobrantes del ferrocarril; limpieza de monumentos, canalización, angostamiento y urbanización de las orillas de los caños; estadium de beisbol; plan regulador de la «ciudad futura» letrinas faltantes; locales para escuelas; rectificación y pavimentación de avenidas principales; casa de maternidad y de infancia; matadero moderno; cementerio nuevo; construcción y reparación de parques, crematorios y aguadas en los corregimientos. Con esas obras se pretendió beneficiar a los habitantes de los barrios más pobres y populares, así como a los asentamientos y suburbanos, se proyectó la higienización de la ciudad y el «blanqueamiento» de las gentes comunes⁵⁷.

Sin embargo, la imposibilidad de financiar todas esas obras al ser evaluadas en más de doce millones de pesos, conllevó a que la ciudad se adecuara a las realidades fiscales y a nuevas disposiciones urbanísticas para todo el país, en particular la Ley 88 de 1947 para el Fomento del Desarrollo Urbano del Municipio. La modernización de las ciudades intermedias debía ajustarse a sus escasas rentas o presupuestos y ceñirse a los principios, funciones y objetivos urbanísticos adoptados en el plan urbano de Bogotá: habitar, trabajar, recrearse y circular. Estas regulaciones al ser adoptadas desde 1948, por las autoridades de Cartagena como el 'Plan Regulador', para atender los cambios demográficos y en infraestructura urbana conllevó al desarrollo de obras públicas prioritarias como fueron: la Avenida Pedro de Heredia; la refinería de Intercol; alcantarillado dentro del sector amurallado, inauguración del

⁵⁷ Valdemar, «Modernización urbana y exclusión social en Cartagena de Indias...», 180.

Hotel Americano y consolidación de la renovación urbana en el sector de la Matuna⁵⁸.

El cuarto proceso de gentrificación de Cartagena ha estado asociado con las leyes que ordenaron conservar el «conjunto monumental» de la ciudad amurallada desde 1924 como obligación estatal y principal objetivo de la Sociedad de Mejoras Públicas de Cartagena. Para lo cual, se estableció que las murallas eran símbolo de la prosperidad colonial para las familias tradicionales, justificando que los próceres y mártires de la independencia dieron su vida por esta causa. Sumado a la pretensión de formar identidad nacional se constituía en uno de los principales atractivos para la construcción de modernos hoteles con playas paradisíacas y un distrito comercial, dentro y fuera del centro amurallado⁵⁹.

Esas acciones de planificación y protección de los cartageneros, que sumadas al dinámico intercambio intercultural con los grupos humanos de inmigrantes que participaron en la financiación, reconstrucción y defensa a mediados del siglo XX, conllevaron al reconocimiento del «Centro Histórico» de Cartagena como Monumento Nacional en 1959 y su declaratoria como Patrimonio de la Humanidad en 1984⁶⁰. A partir de estas declaratorias se exigió cumplir con planes especiales de recuperación y protección del patrimonio monumental, a la par se gestó un rápido y sistemático proceso de gentrificación, restauración y sobrevaloración de los bienes culturales del centro histórico por los propietarios particulares, antes de ser intervenidos y regulados por el Instituto de Patrimonio y Cultura desde 2003⁶¹.

58 Valdemar, «Modernización urbana y exclusión social en Cartagena de Indias...», 183.

59 Isela Caro, «Cartagena: ciudad monumental para el turismo y discurso glorificador en la prensa local de mediados del siglo XX», *Visitas al patio*, n° 5 (2011): 67-84. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7601207>.

60 Gabriele Massimo, «La Torre del Reloj de Cartagena de Indias. Estudio sobre las transformaciones arquitectónicas por medio del Levantamiento de la permanencia y ausencia», *Poli(Papers)* vol. 25, n° 38 (2020): 79-91, doi: <https://doi.org/10.4995/ega.2020.11888>.

61 Lorena Monsalve, *Gestión del patrimonio cultural y cooperación internacional* (Medellín: Ed. Escuela Latinoamericana de Cooperación y desarrollo de la Universidad San Buenaventura, 2011), 87.

La Ley 163 del 30 de diciembre de 1959 al dictar medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación estableció que el «sector antiguo» de Cartagena, al igual que en las demás capitales provinciales del período colonial, debía ser declarado y protegido como Monumento Nacional de Colombia. En Cartagena, por sector antiguo se entendió el conjunto de calles, plazas, plazuelas, murallas y demás inmuebles creados y conservados desde el XVI hasta inicios del XIX. El Estado colombiano reconoció así que en esos sectores existían bienes del patrimonio histórico y artístico nacional por medio de monumentos, tumbas y demás objetos que evidenciaban la actividad humana de interés especial para el estudio de las civilizaciones y culturas pasadas, reconociendo que hacen parte de su historia, del arte por lo que debían ser conservados, no solamente en la superficie sino del subsuelo nacional. También se estableció, cumpliendo lo acordado en la Séptima Conferencia Internacional Americana realizada en Montevideo durante 1933, que esos sectores históricos se caracterizaban por ser vestigios de las luchas de la independencia y las primeras décadas de organización republicana. Para prevenir demoliciones y cambios patrimoniales como los que se hicieron en las murallas de Cartagena desde 1890 hasta 1923, la Ley 163 decretó que ninguna autoridad nacional, departamental o municipal, ni persona o entidad alguna, podía cambiar la ubicación de los monumentos públicos sin el permiso del Consejo de Monumentos, así mismo se prohibía hacerles reparaciones, reformas o modificaciones no autorizadas por autoridades nacionales.

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) declaró en noviembre de 1984 como Patrimonio Histórico de la Humanidad (código C-285) al conjunto denominado: Puerto, Fortaleza y Conjunto Monumental de Cartagena. Se consideró que a Cartagena de Indias durante el período colonial: «Los españoles la dotaron del sistema de fortificaciones defensivas más extenso e imponente de cuantas ciudades fundaron en el Nuevo Mundo»⁶². El Consejo

62 «Cartagena de Indias», UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, acceso el 13 de octubre de 2021, <http://portal.unesco.org/es/>

Internacional de Monumento y Sitios (ICOMOS), por petición del Estado de Colombia, recomendó en mayo de 1984 incluir las fortificaciones de Cartagena como el sitio 285 de la lista del patrimonio de la humanidad atendiendo a: la ubicación estratégica de su fundación, la fortificación del puerto para evitar los ataques e invasiones y el crecimiento de los barrios como de las construcciones arquitectónica de la ciudad dentro de ese sistema de fortificaciones.

Cartagena, al igual que La Habana y San Juan de Puerto Rico, era un ejemplo de arquitectura militar más completa del período colonial con la mayor extensión en el Nuevo Mundo; sin embargo, ICOMOS reconoció los retos y problemas para la preservación del patrimonio monumental en una ciudad en crecimiento urbano y demográfico. A la vez se plantearon algunas recomendaciones: «además de la protección de los intramuros y de las fortificaciones, la creación de un área amplia donde las ordenanzas limiten la altura de la construcción contemporánea»⁶³. Se llamaba así la atención a la renovación urbana de la Matuna y Bocagrande con edificios que impedían contemplar el paisaje urbano desde los cerros, así como expulsar a la periferia a las familias que habían ocupado ese sector durante décadas.

Esas distinciones y esfuerzos a favor de la protección y divulgación del patrimonio cultural original, a la par de la presión por el fomento de las actividades agroindustriales y comerciales, que habían mantenido los vínculos de los cartageneros con el resto del país por medio de sus puertos marítimos y fluviales, conllevó al reordenamiento territorial durante las siguientes décadas, que convirtieron a Cartagena en ciudad de interés mundial y un distrito turístico hasta donde llegan vuelos y cruceros internacionales como escala obligatoria al recorrer América, así como viajeros terrestres que buscan pasar sus vacaciones o los últimos años de vida entre las incertidumbres sociales, las reuniones culturales o las

ev.php-URL_ID=12573&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html.

63 «World heritage list No. 285», International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), acceso el 13 de octubre de 2021, <http://www.ipcc.gov.co/index.php/component/phocadownload/category/17-documentos-de-la-unesco#>.

fantasías artísticas que caracterizan la vida del ser caribeño. La turisficación de la ciudad con una variada oferta turística cultural y el incremento de la guianza nocturna por medio de «coche de caballos», para recorrer la ciudad patrimonial ha eclipsado la atención de los visitantes en los monumentos del centro histórico, los edificios más representativos del pasado colonial y republicano, así como los lugares de mayor interés turístico para el veraneo o la diversión, con lo cual son excluidas las tradiciones, realidades y desigualdades de los asentamientos urbanos periféricos, al no ser ya parte del pasado patrimonial protegido y exhibido desde el centro histórico⁶⁴.

Conclusiones

La conservación del «conjunto monumental» de la ciudad amurallada como símbolo de la prosperidad colonial para las familias tradicionales, la construcción de modernos hoteles con playas paradisiacas y un distrito comercial, así como el dinámico intercambio intercultural de los grupos humanos que participaron en la financiación, reconstrucción y defensa a mediados del siglo XX han garantizado el reconocimiento del «centro histórico» de Cartagena como Monumento Nacional (1959) y Patrimonio de la Humanidad (1984). Su principal consecuencia ha sido un acelerado y sistemático proceso de gentrificación de las periferias como de turisficación con la restauración y sobrevaloración del centro histórico.

Las dinámicas urbanas pueden ser explicadas desde el concepto de gentrificación, como es el caso de Cartagena, en que se da cuenta del desplazamiento o expulsión de los habitantes de condiciones menos favorables o por sus condiciones étnicas, los que al realizarse una reestructuración territorial o una renovación urbana, por medio de cuatro etapas: la primera, con la expulsión y traslado de los indígenas de la isla de Calamarí a la isla de Getsemaní durante el proceso de fundación y fortificación inicial en el siglo XVI; la segunda, la expulsión hacia la isla de Manga de las familias mestizas y los asentamientos

64 Elisabeth Cunin y Christian Rinaudo. «Consommer la ville en passant: visites guidées et marketing de la difference `a Cartagena de Indias (Colombie)», *Espaces et societes* (Paris, France), *Er`es*, n° 135 (2008): 1-15, <http://hal.ird.fr/ird-00565061>.

de esclavos para la construcción y expansión del muelle en Getsemaní en el siglo XVII; el tercero, el desalojo y expulsión hacia el cerro de la Popa, Chambacú y el camino que llevaba al canal del Dique de los asentamientos de pobres y libres de Manga y demás puntos extremos insulares para proteger el acceso a la bahía y sus canales entre lagunas durante el siglo XVIII; y la cuarta, el desalojo y demolición de los barrios pobres construidos junto a las murallas y baluartes que se constituían en focos de insalubridad, desorden y desarrollo urbano, para abrir nuevas vías de tránsito y entrada a la ciudad, así como para cumplir con las normas marítimas internacionales hasta mediados del siglo XX.

El actual crecimiento urbanístico ha evidenciado una marcada polarización del progreso urbano al estar asociado a un polo de desarrollo local con la industria turística hacia el norte, sur y occidente de la ciudad histórica, al transformarse los barrios de Bocagrande, Getsemaní, Manga, el Cabrero-Crespo, etc., en hoteles, torres de apartamentos, centros comerciales, etc., acorde a las expectativas y prácticas de consumo de los turistas extranjeros o los ciudadanos ricos del interior del país y como efecto directo de los cambios en el plan de ordenamiento territorial de 2001⁶⁵. La presión urbanística por ocupar y renovar esos espacios repercute en una creciente gentrificación de los habitantes de esos sectores, al ser expulsados hacia barrios subnormales en el oriente y sureste, en su mayoría ocupados por afrocolombianos pobres, desplazados por los conflictos internos y emigrantes venezolanos que se han asentado en la ciudad desde 2008⁶⁶. Con lo cual, al igual como se reconoce para el período colonial y el republicano en los arrabales insulares, aún existen zonas de atraso y miseria, que pretenden ser ocultadas y separadas del resto de la ciudad próspera y la monumentalidad colonial, el desarrollo urbano interno se contradice al promoverse

65 Carlos Carazo, «Regulación urbana, precio e informalidad de la vivienda en Cartagena de Indias», *Revista de Economía del Caribe*, n° 8 (2020): 167-201. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2011-21062011000200005&lng=en&tlng=es.

66 Juan Saldarriaga y Yuan Hua, «A gravity model analysis of forced displacement in Colombia», *Cities* vol. 95, n° 1 (2019): 102-407, doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102407>.

la turisficación del centro histórico, que conlleva al crecimiento irregular de la ciudad, y consigo, la gentrificación acrecienta los problemas sociales al convivirse en sobrepoblación, con altas tasas de pobreza, sin servicios públicos y con el predominio de la delincuencia organizada a través de muros urbanos invisibles⁶⁷.

Si bien se ha pretendido afrontar esa realidad con la creación de una zona industrial y portuaria de carácter corporativo, que podría ser comparada a soluciones de desarrollo urbano como los muelles de los siglos XVII y XVIII o el ferrocarril del XIX y XX, en los planes de ordenamiento territorial del distrito de Cartagena son reiteradas las exclusiones sociales y territoriales en el uso, aprovechamiento y expansión de los espacios urbanos. Desde 2001 ha sido limitada y segregada la zona histórica, las islas y las playas al norte como el segmento de desarrollo turístico para los visitantes extranjeros; la zona de expansión urbana al oriente como comunas populares, agropecuarias y playas para el turismo interno, así como las comunas cercanas a las zonas del puerto y bodegas internacionales como la zona industrial. Zona desde donde se promete desarrollo y empleo para los cartageneros nativos, pero sin incomodar o alterar la estética y orden del centro amurallado o los enclaves turísticos y de exclusión racial⁶⁸ construidos para quienes residen o visitan a la «capital romántica» de América.

Bibliografía

Arango, Silvia. «Cartagena en el siglo XIX (1821-1911)». *Villes en parallèle*, n° 47-48 (2013): 68-91. Doi: <https://doi.org/10.3406/vilpa.2013.1632>.

Bassols, Narcís, y Carlos Soutto. «¿Mantener las murallas o demolerlas? Urbanismo y disputas sociales en Cartagena, Colombia y San Juan, Puerto Rico (1880–1920)». *EURE (Santiago)* vol. 46, n° 137 (2020): 47-64, doi: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000100047>.

⁶⁷ Sairi Piñeros, «Tourism gentrification in the cities of Latin America. The socio-economic trajectory of Cartagena de Indias, Colombia», en *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises. International Perspectives*, ed. María Gravari y Sandra Guinand (London: Routledge, 2017), 75-104.

⁶⁸ Velandia, Ospina y Ristic, «Cartagena de Indias, Colombia: heritage...», 162.

- Bassols, Narcís. «Producing, branding and managing multifaceted tourist destinations: the case of Cartagena de Indias, Colombia». Doctoral Thesis, Universitat Rovira i Virgili, 2020.
- Benach, Núria, y Abel Albet i Mas. «La gentrificación como una estrategia global». *Localización: Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, n° 60 (2018): 17-23.
- Borrego, María, Sigifredo Vázquez, y Francisco Muriel. «La trayectoria urbana de Cartagena de Indias hasta 1586». En *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, editados por Haroldo Calvo y Adolfo Meisel, 182-202. Cartagena: Banco de la Republica de Colombia, 2009.
- Buitrago, Alejandra. «The History of Barú, Cartagena». *Revista Cuadernos del Caribe*, n° 23 (2017): 34-58. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ccaribe/article/view/67606>.
- Calvo, Haroldo, y Adolfo Meisel. *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional del Caribe-Banco de la República, 2000.
- Cañón, Ana. «La segregación y turistificación étnica/racial en suelo periurbano cartagenero». Trabajo de grado Sociología, Pontificia Universidad Javeriana, 2020.
- Carazo, Carlos. «Regulación urbana, precio e informalidad de la vivienda en Cartagena de Indias». *Revista de Economía del Caribe*, n° 8 (2020): 167-201. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2011-21062011000200005&lng=en&tlng=es.
- Caro, Isela. «Cartagena: ciudad monumental para el turismo y discurso glorificador en la prensa local de mediados del siglo XX». *Visitas al patio*, n° 5 (2011): 67-84. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7601207>.
- Castrillón, Carlos, y Carolina Marrugo. «Los estudios de familias en Cartagena de Indias: debates en torno a la historiografía». *Trabajo Social* vol. 22, n° 2 (2020):185-205. Doi: <https://doi.org/10.15446/ts.v22n2.82118>.

- Chaunu, Pierre, Rafael Sánchez, y Huguette Chaunu. *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983.
- Cohen, David. «From both sides of zero level. Archaeology of architecture in Colombia». *Arqueología de la arquitectura* vol. 17, (2020): 1-18.
- Cunin, Elisabeth, y Christian Rinaudo. «Consommer la ville en passant: visites guidées et marketing de la différence à Cartagena de Indias (Colombie)». *Espaces et sociétés (Paris, France), Er`es*, n° 135 (2008): 1-15. <http://hal.ird.fr/ird-00565061>.
- David, Karen. *Casas Moriscas de Cartagena de Indias y Barranquilla. El Neonazari en la Arquitectura republicana (1918-1930)*. Medellín: Universidad de Antioquia, 2018.
- Galindo, Jorge, y María Peñalver. «Rehabilitation techniques for walls during the 18th century in Cartagena de Indias (Colombia)». *International Journal of Architectural Heritage* vol. 14, n° 2 (2020): 163-175. Doi: <https://doi.org/10.1080/15583058.2018.1515274>.
- Galindo, Jorge. «La construcción de murallas: un aspecto del saber constructivo presente en los tratados de arquitectura militar (siglos XVI al XVIII)». En *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, editado por CEHOPU, 217-222. Madrid: CEHOPU, 1996.
- Knutsen, Gunnar. «Witchcraft and slavery in Cartagena de Indias». *Magic, Ritual, and Witchcraft* vol. 15, n° 2 (2020): 173-193. Doi: <https://doi.org/10.1353/mrw.2020.0015>.
- Lemaitre, Eduardo. *Breve historia de Cartagena, 1501-1901*. 3 ed. Bogotá: Ediciones LAVP, 1981.
- Lemaitre, Eduardo. *Historia general de Cartagena*. Cartagena: Banco de la República, 1983.
- Massimo, Gabriele. «La Torre del Reloj de Cartagena de Indias. Estudio sobre las transformaciones arquitectónicas por medio del Levantamiento de la permanencia y ausencia».

- Poli(Papers)* vol. 25, n° 38 (2020): 79-91. Doi: <https://doi.org/10.4995/ega.2020.11888>
- Melo, Jorge. *Historia mínima de Colombia*. Bogotá: Ed. Crítica, 2017.
- Membrillo, Francisco. *La batalla de Cartagena de Indias*. España: Caligrama, 2017.
- Meneses, Mariana. «Solicitud y praxis inquisitorial en los tribunales de México, Cartagena y Lima, siglo XVII». *Fronteras de la Historia* vol. 24, n° 2 (2019): 110-135. Doi: <https://doi.org/10.22380/20274688.554>.
- Meyer Rausch, Jane. «Con los ojos de ellas: percepciones de la historia en Colombia 1920-1950, a partir de las narraciones de tres mujeres norteamericanas». *Historia Y MEMORIA*, n° 3 (2011): 111–128. https://revistas.uptc.edu.co/index.php/historia_memoria/article/view/801.
- Meza, Carlos. «Cartagena en obra negra: Racialización del trabajo y cerramiento espacial en la periferia». *Confluente* vol. 11, n° 2 (2019): 82–108. Doi: <https://doi.org/10.6092/issn.2036-0967/10268>.
- Miranda, Dalyn, y Kevin Romero. «¿La lepra, caridad y degredo o negociaciones de frontera?». *Utopía y Praxis Latinoamericana* vol. 25, n° Esp. 11 (2020): 362-372. Doi: <https://doi.org/10.5281/zenodo.4278384>.
- Monroy, Elkin. «Destrucción y redefinición del patrimonio histórico de Cartagena de Indias: El derribo de murallas y baluartes, justificaciones higiénico-sanitarias e intereses privados, 1916-1925». Trabajo de grado Historia, Universidad de Cartagena, 2008.
- Monsalve, Lorena. *Gestión del patrimonio cultural y cooperación internacional*. Medellín: Ed. Escuela Latinoamericana de Cooperación y desarrollo de la Universidad San Buenaventura, 2011.

- Monsalvo, Edwin. «Ciudadanía, Vecindad y sufragio en Cartagena 1810-1834». *Historia Y MEMORIA*, n° 6 (2013): 171–204. Doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.1966>.
- Montaña, Enver. «Negros etíopes, negros americanos, negros salvajes. Ideas de libertad y representación de “los negros”». *Revista Colombiana de Sociología*, n° 44 (2021): 1-26. <http://www.journals4free.com/link.jsp?l=21129294>.
- Pardo, Luis. «El gasto militar en el Estado de Bolívar 1859-1886». *Historia Y MEMORIA*, n° 16 (2018): 125–161. Doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.n16.2018.5949>.
- Parkvall, Mikael, y Bart Jacobs. «Palenquero origins A tale of more than two languages». *Diachronica* vol. 37, n° 4 (2020): 540-576. Doi: <https://doi.org/10.1075/dia.19019.par>.
- Pérez, Luis. *Historia del empresarismo en el Nororiente de Colombia*. Bucaramanga: UNAB, 2015.
- Pérez, Luis. *El club del Socorro*. Bucaramanga: UNAB, 2021.
- Pinzón, Luis. «La provincia de Cartagena de Indias: Epicentro de la independencia neogranadina y de la revolución española». *Miradas al Bicentenario*, editado por la Universidad Tecnológica de Bolívar, 45 – 71. Cartagena: Escuela de Verano Cartagena de Indias - Fundación Carolina Colombia, 2010.
- Piñeros, Sairi. «Tourism gentrification in the cities of Latin America. The socio-economic trajectory of Cartagena de Indias, Colombia». En *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises. International Perspectives*, editado por María Gravari y Sandra Guinand, 75-104. London: Routledge, 2017.
- Porto, Raúl. *Fortalezas de Cartagena de Indias*. Cartagena: Tecnar, 2015.
- Redondo, Maruja. *Cartagena de Indias. Cinco siglos de evolución urbanística*. Bogotá: Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2004.

Ripoll, María. «El Central Colombia: inicios de industrialización en el Caribe colombiano». *Boletín Cultural y Bibliográfico* vol. 34, n° 45 (1997): 59-92.

Ripoll, María. *La élite en Cartagena y su tránsito a la República. Revolución política sin renovación social*. Bogotá: Ed. Uniandes, 2006.

Saldarriaga, Juan, y Yuan Hua. «A gravity model analysis of forced displacement in Colombia». *Cities* vol. 95, n° 1 (2019): 102407. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.102407>.

Samudio, Alberto. «Restauración de la batería del Ángel San Rafael». En *Cartagena de Indias en la independencia*, editado por Haroldo Calvo y Adolfo Meisel, 471-495. Cartagena: Banco de la República de Colombia, 2011.

Silva, Ana. «Through the gate of the media luna: Slavery and the geographies of legal status in colonial Cartagena de Indias». *HAHR-Hispanic American Historical Review* vol. 100, n° 3 (2020): 391-421. Doi: <https://doi.org/10.1215/00182168-8349840>.

Solano, Sergio. «El costo social de la república: los trabajadores de los sistemas defensivos de Cartagena de Indias, 1750-1850». *Historia Y MEMORIA*, n° 18 (2019): 243–287. Doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.n18.2019.8209>.

Soriano, Nuria, y Javier Chillida. «Los sacrificios del cuerpo: Configuración, formas y evolución de la(s) memoria(s) de Blas de Lezo en la España de los siglos XVIII y XIX». *Historia Y MEMORIA*, n° 20 (2020): 169–207. Doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.n20.2020.9602>.

Stangl, Werner. «Los correos terrestres de Cartagena de Indias en tiempos de la renta (1768-1810): Itinerarios, cartografía, un “mapa en relación topográfica”, GPS y un SIG». *Revista de Indias*, vol. LXXX, n° 278 (2020): 199-250. Doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2020.007>.

Torres, Danilo. «El método comparativo en la investigación social y en el análisis histórico». *Historia y Espacio* vol. 12, n° 57 (2021): 285-309. Doi: <https://doi.org/10.25100/hye.v17i17.10117>.

Urueta, José. *Documentos para la historia de Cartagena*. Cartagena: Nabu Press, 2011.

Valdemar, Fabricio. «Modernización urbana y exclusión social en Cartagena de Indias, una mirada desde la prensa local». *Territorios*, n° 36 (2017): 159-188. Doi: <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5157>.

Velandia, César, Juan Ospina, y Mirjana Ristic. «Cartagena de Indias, Colombia: heritage as a mediator between spatial, historical and social transformations of the Old City». En *Urban Heritage in Divided Cities: Contested Pasts*, editado por Mirjana Ristic y Sybille Frank, 162-172. London: Routledge, 2019.

Sitios web

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS). «World heritage list No. 285». Acceso el 13 de octubre de 2021. <http://www.ipcc.gov.co/index.php/component/phocadownload/category/17-documentos-de-la-unesco#>

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO). «Cartagena de Indias». Acceso el 13 de octubre de 2021. http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=12573&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html.

Citar este artículo

Pérez Pinzón, Luis Rubén. «Cartagena de Indias. Dinámicas urbanas de gentrificación desde su centro histórico». *Historia Y MEMORIA*, n° 26 (2023): 95-129. Doi: <https://doi.org/10.19053/20275137.n26.2023.13519>.