

La modernidad y la ciudad colonial como patrimonio cultural en América Latina. El caso de Cartagena de Indias

Roos Stolker

Leiden University

Resumen

En este texto se analiza la literatura sobre el desarrollo urbano de una ciudad colonial latinoamericana en relación con la modernidad y se indaga en los efectos de esta modernidad sobre la identidad urbana, tomando a Cartagena de Indias como caso de investigación. Al mismo tiempo, se analiza cómo el patrimonio urbano se relaciona con la modernización de la ciudad y cuáles han sido los efectos de la economía del turismo, que traería la modernidad, sobre la preservación del patrimonio cultural y la identidad urbana, tomando en cuenta los contrastes entre la ciudad histórica y la ciudad moderna, entre las clases sociales y entre el área turística y la urbanizada.

Palabras clave: modernidad, patrimonio urbano, identidad urbana, espacio urbano, turismo.

Modernity and the colonial city as cultural heritage in Latin America. The case of Cartagena de Indias

Abstract

This paper includes an analysis of literature about urban development of the colonial city in relation to modernity in Latin America. It illustrates the impact of modernity on the urban identity, and deals on how urban cultural heritage relates to the modernization of the city. The case of study is Cartagena de Indias, declared as a world heritage site in 1984 and district of tourism and culture since 1991. Considering that tourism is an activity that comes from modernity in the 20th century, the effects of tourism on the preservation of urban heritage and urban identity have been examined as well. This examination has been done to better understand the contrasts between the historic and the modern city, and the spacial and social contrasts between the tourist area and the urbanized area.

Keywords: modernity, urban heritage, urban identity, urban space, tourism.

<p>*Dirección de correspondencia [Correspondence address]: Roos Stolker, Leiden University E-mail: rstolker@xs4all.nl</p>
--

Introducción

Cartagena de Indias se presenta como una ciudad colonial y una ciudad moderna. El desarrollo de la economía ha contribuido a la modernización de la ciudad, pero, al mismo tiempo, a su desarrollo urbano fragmentado. El comercio exterior demandó la adecuación de las infraestructuras, lo cual ha conducido a la modernización y a la mejor accesibilidad por las cuales el turismo en Cartagena podía desarrollarse. El turismo ha contribuido a más modernización, la que se refleja en los ajustes urbanísticos y arquitectónicos en la ciudad, como centros comerciales, puertos deportivos y hoteles construidos conforme a los estándares internacionales, gracias a los cuales Cartagena ha podido desarrollarse como una ciudad turística moderna. La ciudad histórica ha podido desarrollarse como una atracción turística que, al contrario de la parte moderna de la ciudad, respira una atmósfera del pasado. En el presente el centro histórico y las fortificaciones de Cartagena gozan de fama internacional como patrimonio mundial declarado por UNESCO en 1984. Mientras el turismo se ha desarrollado y las zonas turísticas reflejan un alto estándar y riqueza, la periferia de la ciudad fue siendo ocupada por la creciente población urbana, caracterizada por un extenso territorio urbanizado de barrios, dejando una impresión de pobreza, que en Cartagena actualmente es de las más altas de Colombia. En la literatura sobre la ciudad turística se observa la crítica del mundo de los urbanistas por su desarrollo como ciudad fingida (Palou Rubio, 2006), que en el caso de Cartagena significa que la ciudad ya no funciona como un lugar para sus ciudadanos sino como un espectáculo para los turistas.

Este análisis intenta responder a las siguientes preguntas: ¿cuál es la relación de funcionalidad entre las áreas físicas de la ciudad que han sido declaradas con valor patrimonial y las diversas áreas de la ciudad moderna? ¿Cuáles han sido las intervenciones para transformar la ciudad colonial desde la perspectiva de su identidad en atracción turística y cómo funcionan? ¿Qué impacto tiene este carácter patrimonial en la segregación de los pobres o en la identidad de los habitantes en general? Y, finalmente, ¿puede en realidad plantearse que el carácter patrimonial mundial podría verse como una especie de regalo envenenado para los habitantes de la ciudad?

El análisis para la comprensión del problema —la relación entre la modernidad y la ciudad colonial en América Latina— se realizó por medio de la investigación de la literatura (corpus de fuentes primarias y secundarias), generando teorías y datos descriptivos. La elaboración de un marco teórico ha sido

el punto de partida para analizar la información empírica en el estudio de caso de Cartagena, considerada como un ejemplo típico de ciudad colonial en América Latina. Las fuentes consultadas incluyen publicaciones de autores y expertos tanto en el campo de la filosofía y la historia, como en el campo del urbanismo y la economía. Las fuentes incluyen también publicaciones sobre el desarrollo urbano y turístico de Cartagena de Indias.

Este informe está dividido en tres partes: la primera describe observaciones en la literatura sobre la modernidad y su relación con la ciudad, el patrimonio cultural y la identidad urbana; la segunda trata de la ciudad colonial latinoamericana, y la tercera, aborda la modernidad en Cartagena de Indias como ciudad colonial y patrimonial, enfocándose en los efectos de la modernidad en relación con la identidad urbana. Las conclusiones ofrecen un resumen del análisis y, eventualmente, un vistazo al proceso urbano puesto en marcha para unir las diferentes formas de la modernidad de Cartagena, rastreado de la literatura. El desarrollo de la ciudad, la modernización urbana y su relación con el concepto patrimonio cultural es una combinación de la preservación de la imagen de ciudad histórica desde la lógica del presente. En cierta medida, se quiere conservar, pero a la vez reinventar y fosilizar el espacio para que sea fiel a su imagen patrimonial y a una determinada identidad urbana.

Modernidad, el patrimonio urbano y la identidad urbana

En este estudio, el concepto de la modernidad está considerado como la transición de grandes cambios sociales, conceptuales y materiales, como la industrialización que se refleja en la ciudad físicamente: la ampliación de obras infraestructurales, la urbanización y nuevas formas arquitecturales y urbanísticas. El término patrimonio urbano refiere a las características valiosas de la cultura de la ciudad del pasado, tales como monumentos y paisajes urbanos, que se quiere preservar para las generaciones actuales y futuras. En el marco de este estudio la identidad urbana es entendida, por una parte, como la individualidad de la ciudad, que se relaciona con las características específicas de una urbe, que la distinguen de otras ciudades, por ejemplo, y, por otra parte, como la identificación colectiva que los ciudadanos tienen para con la ciudad.

La modernidad es reconocida como un fenómeno complejo, multidimensional y ambiguo y estudiada por diversos filósofos, sociólogos, geógrafos y antropólogos. La modernidad está asociada con térmi-

nos como positivismo, tolerancia, ciencia, progreso y razón, cuyas ideas en particular se dirigen a la libertad y a la autonomía individual en todos los niveles (Larraín, 2000). Se plantea que el fundamento de la modernidad es la aparición del capitalismo y la burguesía revolucionaria, la expansión de las fuerzas productivas y el mercado mundial (Marx, 1848, citado por Larraín, 2000). El surgimiento de la modernidad no solamente ha creado un mundo de economías de escala, de la industrialización y de la racionalización, sino también de la urbanización, que está marcada por la concentración de masas de población que viven en el área metropolitana de las ciudades.

El progreso tecnológico y la globalización, así como los cambios demográficos y los de las normas y valores están considerados como procesos responsables de la urbanización (Carrión, 2001; Vanden Berg, 1987, citado por van der Borg, 1991). Como señala Harvey:

La urbanización en el siglo XX era un proceso acelerado que representa el surgimiento de la modernidad asociada con la experiencia de la movilidad y cambio social, el cambio caótico, que rompió con el pasado y se caracteriza como un proceso permanente de rupturas internas y fragmentación (Harvey, citado por Larraín, 2000:16).

Según Simmel (1903, citado por Larraín, 2000), las citas más importantes de la modernidad son la economía monetaria avanzada y la metrópoli, que han aumentado el nerviosismo y la preponderancia del mundo interior como una retirada de excesivos estímulos externos. La aparición de grandes ciudades, que coincidió con la individualización y los nuevos estilos de vida, es un proceso de la modernización que se refiera a una amplia gama de cambios estructurales en la sociedad (Lintsen, 1992).

El concepto de modernidad en el desarrollo urbano ha llevado a un avance de una nueva cultura caracterizada por la racionalidad y la funcionalidad. A raíz del crecimiento de la población urbana las ciudades lucharon con un versátil problema territorial: el aumento de las necesidades de espacio, una mayor demanda en la vivienda y en el hábitat, el aumento de tráfico de vehículos y la captura de espacio por las empresas. En la arquitectura se asocia el ascenso de la modernidad con la revelación de las ideas del socialismo y del racionalismo en los inicios del siglo XX, introduciendo una brecha con la arquitectura tradicional, convirtiéndola en una forma funcional e industrial, cuando los avances tecnológicos propiciaron construcciones industriales y nuevos métodos de construcción utilizando materiales como hormigón y acero (Pruis De, 2008). Este movimiento coincidió con nuevos con-

ceptos en el arte. La ‘Nueva Construcción’¹ partió del uso del edificio y de los comportamientos de las personas. Los funcionalistas se centraron en la rápida construcción y demolición y el reemplazo de los elementos urbanos y edificios que obstruyeron el espacio necesario. En el mismo periodo se manifestó la defensa de la arquitectura tradicional² y la preservación de los valiosos edificios y barrios. En muchas ciudades se encuentran ejemplos tanto del funcionalismo aparente como del tradicionalismo, reflejando ambos puntos de vista en conjunto o fragmentados (Röling, 2005).

La ciudad de París experimentó una primera fase de modernidad en el siglo XIX, cuando la ciudad se convirtió en una metrópoli a causa de la revolución industrial, la urbanización masiva y las intervenciones urbanas de Haussmann. Allí se desarrolló una experiencia que, debido a la multitud de estímulos en la ciudad moderna, forzó cambios en una experiencia sin sostenibilidad, sin incrustación alguna en una tradición. Esto también se ha llamado la experiencia del momento y la transición (Boomkens, 1998; de Pruis De, 2008). Un cierto idealismo de progreso formó la base de las expansiones urbanas en el siglo XX que aparecieron como urbanizaciones planificadas, llamadas banlieus según el concepto ideal del arquitecto Le Corbusier³.

El urbanista Jorrick Beijer (2013) distingue cinco etapas de la modernidad en la ciudad estadounidense, que él reconoció al estudiar la modernidad en la ciudad de Los Ángeles. Las sucesivas etapas marcan la forma en que el desarrollo urbano ha respondido a los cambios en la sociedad. La primera etapa se relaciona con la industrialización en el siglo XIX, que trajo las conexiones ferroviarias que condujeron a una nueva estructura urbana rígida; la segunda etapa se relaciona con la introducción del transporte público que condujo al surgimiento de los primeros suburbios, y la tercera se relaciona con el automóvil individual y la autopista como el catalizador de la expansión urbana. Después de estas

¹ Traducción española del nombre alemán de Das Neues Bauen (en neerlandés Het Nieuwe Bouwen) que eran ramas del movimiento moderno que es un nombre colectivo para la arquitectura modernista y orientación internacional que floreció en Europa durante el periodo de entreguerras.

² El corriente de la arquitectura tradicional se denominó como la Escuela de Delft en los Países Bajos, que tiene las características como techos inclinados, uso de ladrillo y la artesanía de construir, con la cual se había realizado varios viviendas, ayuntamientos e iglesias (católicas) entre los años 20 - 60 del siglo XX.

³ Le Corbusier (1887-1965), fue un arquitecto suizo francés, diseñador, pintor, urbanista, escritor y uno de los pioneros de lo que ahora se llama arquitectura moderna. Le Corbusier era influyente en el urbanismo y fue miembro fundador de Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM). En el plano del edificio, sus últimas obras expresaron una comprensión compleja del impacto de la modernidad.

etapas, los cambios en la sociedad parecen conducir a modelos urbanos mixtos. La tercera etapa, llamada la postmodernidad⁴, que se revelaría desde la década de 1980 y que se representó como una mezcla de estilos arquitectónicos históricos y conceptos teatrales, en los cuales la memoria colectiva parece ser engañada y seducida por el mensaje del consumismo. La última y actual etapa de la modernidad es vista como una continuación de lo moderno, que es radicalmente diferente de la época postmoderna y se manifestaría como una reaparición de ecologías modernas (Beijer, 2013).

Boomkens (1998, citado por Pruis De, 2008) llamó a Los Ángeles una ciudad posmoderna absoluta y criticó su arquitectura en su conjunto urbano, que utilizaría la estratificación de la historia mientras provocaba dispersión sin presentar un mapa estructurado del pasado, lo que él observó en la arquitectura de Frank Gehry⁵, entre otras, caracterizada por la transformación de edificios antiguos en nuevas unidades funciones. Jencks (1977, citado por Pruis De, 2008), crítico de la arquitectura postmoderna porque mezcla todo tipos de estilos, expresando los valores que la sociedad considera importante y en el que la noción central es el pluralismo, construido para diferentes culturas y creencias de buen gusto. Por lo tanto, la arquitectura postmoderna se caracteriza por un estilo arquitectónico ecléctico: se basa en la construcción de estilos del pasado con los cuales los modernos habían roto radicalmente. El historiador Geert Mak (2004, citado por Pruis De, 2008) señala la importancia de la autenticidad en los últimos años, que ha adoptado la talla de nostalgia al pasado, considerada como una rebelión contra la globalización y la modernización que podría causar el regionalismo y el nacionalismo persistentes. Mak opina que la nostalgia en la planificación urbana ha llevado a una fachada histórica que en nada se refleja en la historia como era verdaderamente.

Han surgido varios puntos de vista sobre la experiencia de la modernidad en relación con la transformación de la ciudad. Hilde Heynen (2001) ha afirmado que la modernidad incluyó tanto la necesidad de progreso como el lamento por el pasado, planteando que la modernidad estaría caracterizada por

un doble momento: de un lado estaría dirigida por el deseo de progreso, crecimiento y empoderamiento, y por el otro por la melancolía y la nostalgia por lo irrevocablemente perdido. La autora señala que:

“la experiencia de modernidad sólo podía ser adecuadamente descrita en términos ambivalentes debido a esta ambigüedad, dando cuenta de diferentes dimensiones al mismo tiempo. Los conceptos de la modernidad más interesantes serían aquellos que combinan aspectos conflictivos, que son programáticos y transitorios, utópicos y críticos”

(Heynen, 2001: 188-189).

Aunque existía una tendencia a mantener algunos edificios antiguos o complejos de valor arquitectónico y arqueológico para configurar el recordatorio de un pasado glorioso, la modernidad ha frustrado la tendencia a preservar edificios antiguos, considerando que eran un obstáculo, tanto físico como mental, para el progreso (Pruis De, 2008). Muchas edificaciones se han perdidos, además, porque eran inutilizables o demasiado costosas de mantener. Sin embargo, a lo largo del siglo XX ha surgido una conciencia en el mundo del importante valor de patrimonio cultural⁶ para la memoria colectiva, la identidad nacional o urbana, entre otros. También el uso funcional se ha extendido, mostrado por los edificios patrimoniales que anteriormente tenían una función residencial o religiosa y que albergan en el presente funciones tales como alcaldías, universidades, hoteles y teatros. Las autoridades e instituciones desempeñan un papel importante en la promoción de la preservación del patrimonio cultural. De esta manera, son las organizaciones como la UNESCO⁷ y el ICOMOS⁸ las que desde su creación

⁶ Patrimonio cultural es el conjunto de bienes muebles e inmuebles, materiales e inmateriales, de propiedad de particulares o de instituciones u organismos públicos o semipúblicos que tengan valor excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte, de la ciencia y de la cultura y, por lo tanto, sean dignos de ser considerados y conservados para la nación.

⁷ La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) obra por preservar la insustituible riqueza de la humanidad: su diversidad y patrimonio común. Los retos de la UNESCO destinados a salvaguardar el patrimonio material e inmaterial son: Promover la diversidad cultural y la valorización de las expresiones culturales, la cohesión social mediante el fomento del pluralismo, el diálogo entre culturas y una cultura de paz, así como la función central de la cultura en el desarrollo sostenible (UNESCO, 2009).

⁸ El Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Histórico-Artísticos (ICOMOS) es la organización internacional no gubernamental que tiene como cometido promover la teoría, la metodología y la tecnología aplicada a la conservación, protección, realce y apreciación de los monumentos, los conjuntos y los referidos sitios. ICOMOS es consultor, supervisor de los proyectos internacionales respecto

⁴El postmodernismo en las ciudades estadounidenses se desarrolló de una forma claramente basada en el individualismo, explicado por la conciencia que el sujeto individual es el único responsable de su destino, lo que ha llevado a la idea de que todo es factible y que lo real puede ser sustituido por la falsificación (Pruis De, 2008).

⁵Frank Gehry (1929) es un arquitecto canadiense, que debe ser considerado como uno de los miembros clave de la generación modernista tardía y, tal vez, el innovador más exitoso de todos. Una de sus obras más famosas es el museo Guggenheim en Bilbao, que ha sido significativo para la transformación de esta ciudad industrial a una ciudad de atracción turística.

elaboran cada vez más directrices para salvaguardar el patrimonio cultural y para la gestión y explotación adecuadas. Las ideas más recientes en la materia plantean que el patrimonio arquitectónico urbano refleja la conexión del pasado con el presente para el desarrollo sostenible (Garré, 2001). No se habla de fosilización de la ciudad, sino que se afirma que la ciudad está destinada a cambiar con la propia sociedad, teniendo en cuenta que “las ciudades son organismos dinámicos y que la ciudad histórica nunca haya retenido su carácter original” (UNESCO, 2013: 24). Considerando su papel en la ciudad por su expresión de la memoria colectiva, el patrimonio cultural refuerza la identidad urbana y el sentido de pertenencia e integración social con su barrio, ciudad y el país. El concepto de patrimonio cultural contribuye a la identidad urbana, considerando que este concepto de identidad tiene una significación subjetiva y, a la vez, objetiva. Se la asocia con las imágenes específicas de la ciudad en descripciones generales, definiendo los elementos y las caracterizaciones en categorías como la física, la económica y la social que se consideran representativas para la ciudad en general. La construcción de la identidad urbana debe entenderse como un proceso continuo y amplio, con muchos actores urbanos que desempeñan un papel representativo (Dormans *et al.*, 2003).

En la literatura especializada surgen ideas para abordar los complejos problemas del desarrollo urbano moderno y la preservación del patrimonio urbano. Para identificar y apreciar este patrimonio no sólo se reconoce el concepto de la ciudad, su evolución y su estado actual, sino también la dinámica, los problemas y el impacto que trajeron los procesos de transformación de la modernidad en su desarrollo, la sostenibilidad y la valoración de su significación cultural (Patiño, 2012). Según Viñuales y Zingoni (1990), el patrimonio urbano se determina por las actividades culturales y sociales en la ciudad y su protección no depende tanto de la propiedad, uso, mantenimiento, antigüedad o valor económico, sino, en particular, de su contribución al conocimiento de la sociedad acerca de sí misma. Se define la protección del patrimonio urbano a partir de su carácter cultural, de sus habitantes y sus modos de vida. Se considera importante que la identidad local no se pierda en la globalización actual, que la formación de la memoria colectiva sea dinámica, que el patrimonio urbano seleccione su propia ruta para integrarse en la globalidad (Pérez y Mosciatti, 2009).

El patrimonio cultural de ciudades toma una función como parte de la memoria colectiva, que encar-

a los monumentos y sitios declarados por el UNESCO como patrimonios culturales.

na la identidad urbana, pero también una función económica en el turismo y las industrias creativas, como atracción urbana (Pruis De, 2008). Se podría afirmar que estas funciones se refuerzan, considerando que la memoria colectiva fosilizada y sostenida en los monumentos preservados, y la admiración del visitante por la belleza de la ciudad y sus edificaciones, aumentan el orgullo y la conexión de los habitantes con la ciudad con la que se identifican.

La relación entre el patrimonio y el turismo también puede ser entendida como dos conceptos opuestos, en la cual la herencia es el portador de los valores históricos del pasado, y el turismo es una forma de la conciencia moderna. En esencia la relación entre patrimonio y turismo se encuentra entre tradición y modernidad en la cultura de una sociedad. El turismo es un fenómeno dinámico que requiere más del patrimonio que de la sola preservación, porque en el campo del turismo se habla de una reconstrucción de patrimonio, complementado por los visitantes que crean su propio espacio mental viajando al pasado. La interpretación personal que evolucionará a lo largo del proceso de reconstrucción es altamente contextual y atribuye una nueva dimensión a la historia. Turismo patrimonial significa una reconstrucción del pasado y en parte una reconstrucción de la economía, considerando que se trata de puestos alternativos de trabajo para la población local. Además, se ocupará de políticas sensibles como el tema de sobre cuáles elementos se debería preservar de una época anterior como la de la colonización, los derechos de propiedad y la interacción de los turistas y las comunidades con sus diferentes estructuras sociales y expectativas, entre otras (Nuriyanti, 1996).

La modernidad y la ciudad colonial en América Latina

En el periodo colonial en América Latina la ciudad era el elemento alrededor del cual giró todo el proceso colonizador, respondiendo su distribución espacial a un plan de apropiación del Nuevo Mundo. La mayor parte de las fundaciones concretadas en América Latina fueron construidas conforme a las influyentes Leyes de Indias de 1573, en donde el emperador español dictó las indicaciones, inspiradas en las experiencias de los planificadores de la ciudad medieval que utilizaron formas geométricas regulares y otros métodos antiguos. Se habla de ciudades planificadas o artificiales, partiendo de la idea de que la ciudad toma forma en un plan preparado antes que el lugar empezase a cambiar con los primeros residentes. Estas prescripciones determinaron la fundación de cientos de ciudades en América

Latina hasta finales del periodo de la colonización. Las características más destacadas son la estricta geometría de la cuadrícula y la función central de la Plaza Mayor, donde tuvieron lugar las actividades principales. Se encontraban en sus costados los edificios religiosos, públicos y las propiedades de los vecinos más prominentes. Se puede imaginar que el desarrollo de estas ciudades contrastaba con la evolución de las ciudades según un modelo orgánico, que surge por una acumulación sucesiva de una población y estructura urbana irregulares, que se refiere a las características locales o la identidad del lugar a partir de un pequeño núcleo que crece a lo largo de los años mediante un proceso lento y discontinuo (Aguilera Díaz y Meisel, 2009; Nicolini, 2001).

Se considera que la modernidad coincidió con la transformación de las ciudades coloniales en América Latina, la cual se había puesto en marcha gracias a las relaciones comerciales con los países industrializados de Europa hacia finales del siglo XIX. El comercio exterior y el auge de la técnica en este periodo serían determinantes para la nueva infraestructura, facilitando el eficiente tránsito de mercancías que resultó en una nueva planificación urbana. En los inicios del siglo XX comenzó el proceso de urbanización que se aceleró en el curso del siglo por el crecimiento permanente de la población urbana, superando la capacidad de planificación. Al contrario del proceso en Europa y los Estados Unidos, donde la urbanización era un proceso planificado como resultado de una expansión dinámica de la industrialización interna, se considera que la migración a las ciudades latinoamericanas⁹ era la consecuencia de las condiciones retrasadas y pobres de la vida en el campo (García Canclini, citado por Larraín, 2000).

Parker (1993, citado por Larraín, 2000), señala que el proceso de modernización en muchas ciudades latinoamericanas ha mostrado una doble cara: una cara positiva, que ilustra los avances en la educación y en la salud, la aceleración de la industrialización y la urbanización, y otra cara menos positiva, que ilustra la continuidad de la pobreza causada por la escasez de oportunidades y el desempleo. La urbanización latinoamericana como consecuencia de la migración se caracteriza como un fenómeno de una gran heterogeneidad en las últimas décadas del siglo XX. Lattes habla de:

⁹Según García Canclini, la urbanización tiene su origen en la migración de la población del campo a la ciudad con la esperanza de lograr un mejor nivel de vida, lo que muchos migrantes no pueden lograr en realidad, porque el surgimiento de la economía no es capaz de generar el empleo en el nuevo contingente para todos los que son económicamente activos.

“una amplia y compleja gama de movimientos de personas y familias vinculada con el proceso de trabajo, intensidad, composición y tipo de los flujos migratorios, lo que significa una mezcla de migración permanente, semipermanente, circular, movimientos cotidianos y movimientos de visitantes”

(Lattes, 2001: 52).

Según el historiador Ramón Gutiérrez, había una variedad de medidas para regular, controlar o inducir los crecimientos urbanos en los modelos que muestran un intento de reducir los factores complejos que incidían en este proceso de urbanización. El autor califica la formación de las ciudades funcionales y superpuestas como la sumatoria de partes inconexas, que ha perdido la imagen integral de la ciudad y en donde los centros han perdido también la memoria histórica y, con ello, habría desaparecido la identidad urbana, añadiendo que la cultura latinoamericana es uno de los factores más complejos¹⁰ de la urbanización en esta región (1984).

Cartagena de Indias, patrimonio cultural y modernización

Capital política durante la colonia, centro de compra y venta de mercaderías en la época republicana, semillero de pintores y poetas al nacer el siglo XX, allí surgieron también industrias petroquímicas y complejos hoteleros que le confieren condiciones que la acompañaran a la modernidad (Arenas, 2009: 5).

La ciudad amurallada de Cartagena de Indias se caracteriza como una ciudad típica latinoamericana de la época colonial, que ha mantenido intacto tanto su estructura urbana original como los edificios religiosos y públicos y las mansiones más características. Cartagena tiene una larga historia como ciudad portuaria situada en la costa del mar Caribe, desde donde en la época colonial partieron los galeones cargados de joyas, plata y oro del Nuevo Mundo hacia la madre patria España. Cartagena fue fundada en 1533 y era, por su ubicación entre el mar y las vías fluviales, un puerto marítimo importante para el tránsito de las mercancías hacia España desde el interior del Nuevo Mundo. Durante la Colonia, Cartagena prosperó gracias a que

¹⁰ La naturaleza del abandono de la identidad latinoamericana se explica por la creencia de que existe una identidad que podría ser construida a través de la búsqueda de la verdadera identidad, el neo indigenismo, el mestizaje cultural y el fundamentalismo católico (Gardini, citado por Larraín, 2000: 141).

era una de las plazas fuertes para el embarque del oro de las Indias. Se encuentra una tranquila bahía, que ofrecía protección a las naves después de su largo viaje por el extranjero. El centro histórico, las murallas y fortificaciones en Cartagena son un recordatorio de la época colonial y, protegidos como patrimonio histórico y cultural de la Humanidad, cuentan la rica historia a todos los que visitan Cartagena de Indias.

La historia de Cartagena es una narración de piratas, de combatientes valientes, de victorias y derrotas, de la estancia del libertador Simón Bolívar y de las actividades de una ciudad portuaria con una sociedad multicultural donde se estableció tanto la aristocracia¹¹ de Nueva Granada en el siglo XVIII, como los inmigrantes de todo el mundo a finales del siglo XIX. Desde el siglo XVII y hasta los principios del XX la ciudad existía en su propia forma amurallada en el territorio de una zona pantanosa con unas estrechas penínsulas e islas que albergaban algunos caseríos sueltos. El desorden y las luchas durante las décadas posteriores a la declaración de la Independencia¹² marcaron a Cartagena como una urbe destruida y desocupada, pero la ciudad se recuperó gracias al comercio exterior hacia finales del siglo XIX. El tránsito del siglo XIX al XX marcó para la ciudad una nueva etapa en su desarrollo, que resultó en obras civiles que pusieron en marcha el proceso de modernización¹³ de algunos sectores, representando a Cartagena como una ciudad moderna y civilizada. Sin embargo, había un valor unido al hecho de recordar sus grandezas, representado en los bienes patrimoniales conservados, que ofrece de la ciudad histórica la imagen de la pasada riqueza colonial hasta el presente. La mayor parte de las murallas están sostenidas, rodeando el centro histórico donde se encuentran los conjuntos arquitectónicos representativos del periodo colonial (Romero y Guerrero, 2011; Vargas Hernández *et al.*, 2013; Meisel Roca, 2011).

¹¹ El periodo de florecimiento en el siglo XVIII durante la dinastía de los Borbones trajo una inmigración de las élites de Bogotá y de otras ciudades del Virreinato a Cartagena, aumentando el poder económico y político de la ciudad (Meisel Roca, 2011).

¹² Cartagena de Indias fue la segunda ciudad de Sudamérica en declararse independiente de España, el 11 de noviembre de 1811, comenzando así una serie de sucesos en respuesta a la confrontación con el Imperio Español, que alternan victorias y derrotas en la lucha de determinar el destino de libertad y emancipación de las provincias hispanoamericanas.

¹³ El cartagenero Rafael Núñez, quien fue a finales del siglo XIX el primero presidente del Estado Soberano de Bolívar y luego presidente de Colombia, era uno de los iniciadores del proceso de modernización en el país, con efectos colaterales en la ciudad de Cartagena. Se ejecutaron una serie de obras, que revivieron el valor estratégico del puerto y nacieron las primeras industrias y bancos regionales. (Romero y Guerrero, 2011).

Se encuentra una expresión de la modernidad urbana y arquitectónica en el sector La Matuna¹⁴ sobre uno de los terrenos donde fue cortada la muralla, en el que aparecieron algunos exponentes destacados de arquitectura racionalista (Melero Lazo, 2014: 45).

El proceso de la modernidad parecía limitarse y perfeccionarse dentro de una estructura sistemática y equilibrada, pero a lo largo del siglo XX la ciudad sería confrontada con cambios demográficos y económicos que desde entonces han caracterizado la asimetría física, espacial y sociocultural hasta el presente. El número de los habitantes ha crecido de manera exponencial, lo que condujo a una urbanización masiva, por lo cual el distrito de Cartagena, en el presente, incluye un área de 25 veces el tamaño de lo que tiene la ciudad amurallada (Melero Lazo, 2014).

El proceso de modernización en Cartagena de Indias

Cartagena era, desde su fundación, tanto una ciudad abierta, que ofrecía acceso a las actividades del comercio exterior, como una ciudad cerrada y fortificada en la época colonial, por motivos militares. El declive después la guerra de la Independencia no sólo sería un obstáculo sino también una oportunidad para su modernización. En la urgencia por su recuperación, la ciudad atrajo las inversiones puestas en marcha por el comercio exterior y, en los años siguientes, se dio espacio tanto a los inmigrantes¹⁵ para que residiesen en la ciudad abandonada como a las empresas internacionales para explotar el territorio fuera de las murallas.

La modernización ha puesto en marcha un proceso planificado de transformación urbana a partir del siglo XX. Las autoridades municipales se centraron durante la expansión urbana, inicialmente, en la remoción de los elementos históricos que obstaculizaban el progreso, la salubridad, el tráfico e higiene, al contrario de la actitud conservadora en el primer medio siglo de la independencia, cuando se mantenía la arquitectura colonial relativamente intacta (Meisel Roca, 2011; Diz Caraballo, 2014; Romero y Guerrero, 2011). Ya desde los inicios del siglo XX los habitantes comenzaron a abandonar

¹⁴ Esta urbanización nació como una aspiración en la década de los cincuenta del siglo XX. Se trataba de abrir nuevos y modernos horizontes a las actividades mercantiles, a fin de liberar y facilitar la descongestión del casco antiguo que empezaba a desbordarse (Martínez, V., 2011 y Colorado, A., 2009. El Universal).

¹⁵ Durante la fase de recuperación, a finales del siglo XIX, llegaron varias comunidades de inmigrantes españoles, sirios, palestinos, libaneses, italianos, alemanes, chinos y de otras nacionalidades a Cartagena (Vargas Hernández *et al.*, 2013).

Figura 1: Planos Cartagena de Indias

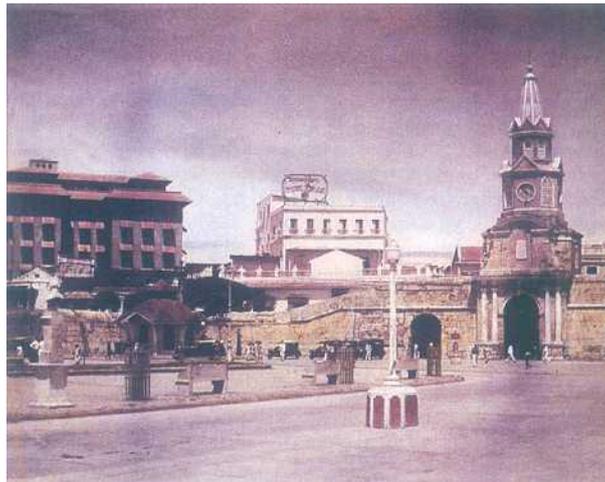


(a) Plano de Cartagena de las Indias 1735



(b) Cartagena de las Indias, centro histórico 2008

Figura 2: Arquitectura Cartagena de Indias



(a) Torre del reloj y camellón de los mártires, 1925



(b) La Matuna, urbanización moderna, 1968

Fuente: Colección Beatriz Helena Pumarejo De Pérgolis, J.C., Banco de la Republica Col.;
Fundación Fototeca Histórica Cartagena de Indias

el centro congestionado y contaminado para residir en los suburbios. Los muros perimetrales de la ciudad fueron parcialmente rotos para la circulación del tránsito vehicular y la expansión urbana. Gracias al esfuerzo de unos particulares en Cartagena en la defensa de la restante arquitectura colonial para el disfrute del visitante forastero, aumentó la conciencia política y económica de la atracción de la ciudad histórica para el turismo.

Las publicaciones sobre la historia de Cartagena muestran que el Estado colombiano, así como el sector industrial, han tenido un papel importante en la modernización de la ciudad, en el desarrollo turístico y en la reconstrucción de su patrimonio. Empresas internacionales fueron estimuladas a invertir en proyectos urbanos¹⁶. Instituciones como La Sociedad de Mejoras Públicas, compuesta por miembros de la élite local de ciudadanos e industriales, nació con el propósito de acompañar los procesos de modernización y crecimientos urbanos (Rinaudo y Cunin, 2005). La Junta Central de Monumentos Históricos y de Turismo fue fundada en 1932 con el objeto de regular y aprovechar el valor patrimonial y su relación con el turismo.

Tras la declaración de Cartagena como primer centro turístico del país en 1943, las leyes territoriales sirvieron de plataforma para la organización de distintos proyectos que favorecían a Cartagena en su desarrollo como atracción turística en el ámbito comercial y económico. Las políticas territoriales habían puesto en marcha procesos de reorganización del espacio urbano tales como la zonificación, cambios de uso y la localización de la oferta, dirigiendo los planes urbanísticos hacia el interés económico y turístico. El Plan del Desarrollo Urbano de 1965 dividió la ciudad en diferentes zonas y convirtió el centro y sus alrededores en el núcleo del sector turístico (Carrillo, 2013; Deavila Pertuz, 2008).

La reconstrucción de los sitios patrimoniales en la ciudad no hubiera sido posible sin el apoyo del gobierno nacional y, tampoco, sin el de consorcios internacionales. La participación de la Dirección Nacional de Inmuebles del Ministerio de Obras Públicas y de la Sociedad de Mejoras Públicas de Cartagena destinaron grandes recursos a la restauración y al mantenimiento del complejo de fortificaciones de la bahía de Cartagena de Indias (Forero, 2016).

¹⁶En 1923 la empresa Andian firmó un contrato con el gobierno nacional para construir un oleoducto para exportar petróleo. La empresa invirtió en obras civiles y edificios, como el empuje de la urbanización del barrio Bocagrande adyacente a la ciudad, una carretera, un hospital, etcétera. La Andian ayudó a reanimar la vida económica cartagenera reflejándose en el “periodo dorado” de la ciudad en la primera mitad del siglo XX (Meisel y Aguilar, 2004).

Desde 1992 la Planeación de Cartagena de Indias está institucionalizada, posicionándose como actor regulador en la construcción del extenso territorio distrital. Desde 2002 Cartagena consiguió la autonomía para la administración del patrimonio como Distrito Especial: la Alcaldía está encargada en la gestión del patrimonio a través del Instituto de Patrimonio Cultural de Cartagena. Existe una responsabilidad compartida entre la Nación y el Municipio, pero al ser el centro histórico un bien de interés cultural del ámbito nacional, y estar inscrita en la lista del patrimonio cultural de la Unesco, la última palabra la tiene el Ministerio de Cultura.

Cartagena se convirtió en una ciudad turística reconocida nacional e internacionalmente, como balneario moderno en el mar Caribe, debido a la modernización en formas de inversiones en obras civiles y proyectos turísticos según los estándares internacionales, pero, sobre todo, como ciudad hermosa de la época colonial debido, en particular, a la preservación de sus monumentos. Además de las atracciones turísticas, Cartagena es un destino para negocios y congresos y sede de la principal base naval del Caribe colombiano, lo que le permite tener un ingreso considerable de turistas nacionales y extranjeros, que la prefieren por ser una ciudad bella, moderna y segura (Arenas, 2009).

La modernización para el desarrollo del turismo tuvo consecuencias adversas para los residentes de la ciudad amurallada. El ejercicio de la ciudadanía y su apropiación del espacio urbano se debilitaban, ya que comenzó una forma de especulación en el centro, debido a las ventas de las viviendas que se convirtieron en residencias de vacaciones. Además, se habían realizado planes para limpiar tugurios cerca de las murallas de la ciudad y trasladar a los residentes pobres a las áreas exteriores lejanas del centro de la urbe (Bustamante, 1994; Deavila Pertuz, 2008).

La modernización, el proceso de urbanización y el desarrollo del turismo han llevado a la salida de más habitantes de la ciudad histórica, cuya población representa actualmente no más de 1,5 % del total de habitantes que tiene Cartagena de Indias¹⁷. La ciudad amurallada, donde se habían establecido las actividades urbanas principales durante casi tres siglos, parecía disminuir y retirarse de su entorno. El centro ocupa un área de 127 hectáreas, lo que representa no más del 4 % del suelo urbano del Distrito en el presente (Melero Lazo, 2014).

¹⁷El centro alberga una población de 13.665 habitantes, lo que representa el 1,5 % de los 933.946 que tiene la ciudad (Melero Lazo, 2014).

Figura 3: Modernización Cartagena de Indias



(a) Mapa de la ciudad Cartagena de Indias

(b) Mapa de ciudad histórica Cartagena



(c) La zona turística moderna Bocagrande



(d) Centro patrimonial, plaza de San Pedro Claver

Fuente: Locir, 2011; Cartagenainfo.com; Wikimedia commons, 2015; Travelblog, 2010

Cartagena como ciudad patrimonial y turística y la identidad urbana

La modernización de Cartagena, reforzada por la economía del turismo, presenta dos imágenes urbanas diferentes. Por un lado, la imagen de la ciudad patrimonial que muestra “un pasado glorioso” parece adaptarse en la espera de los turistas visitantes, pero deja el centro conservado y deshabitado (Rinaudo y Cunin, 2005), y la imagen de la ciudad moderna turística refleja una urbe metropolitana, avanzada, de alta tecnología, pero, a su vez, opera como residencia de los extranjeros y de algunos cartageneros que solo pertenecen a la clase más alta. Por otro lado, estas imágenes contrastan con la realidad de Cartagena como una ciudad que cuenta con casi un millón de habitantes y que se ha convertido en una de las ciudades más pobres de Colombia¹⁸.

Las obras de restauración de los monumentos formaron parte de los planes para embellecer Cartagena como ciudad turística, pero incluyeron también la desaparición definitiva del mercado público y el desplazamiento de residentes pobres, considerados un ‘obstáculo’ para el porvenir de la ciudad (Vargas Hernández *et al.*, 2013). En la literatura se deplora la pérdida de identidad local de la ciudad: “los lazos sociales, la solidaridad, la hermandad y el sentido de comunidad, se desintegraron con la partida y con la dispersión de sus pobladores” (Deavila Pertuz, 2008: 7). La antropóloga Alejandra Buitrago (2006) opina que el desarrollo de la ciudad ha estado demasiado orientado por la demanda del sector turístico. Ella habla de la imagen construida para visitantes temporales que no solo muestra los espacios para el placer del visitante, sino que, a su vez, crea una distancia entre la ‘ciudad real’ y la ‘ciudad fingida’.

En la literatura especializada sobre este tema se observa que la cultura de la clase alta y la de la clase popular han creado espacios imaginarios para el turismo mientras mantienen su propia identidad de lugar. Los autores concluyen que el desarrollo cultural y demográfico refleja la compleja historia de la ciudad, así como los orígenes de las profundas desigualdades sociales y económicas en Cartagena. Critican que la defensa del patrimonio de la urbe no cumple con los objetivos de crear una memoria colectiva ni de reforzar la identidad urbana o nacional, sino que sólo responden a la espera de las visitas turísticas (Rinaudo y Cunin, 2005; Streicker, 1997; Aguilera Díaz y Meisel, 2009). Los autores

expresan su preocupación también por la segregación que ha puesto en marcha la actividad turística en Cartagena. “La ciudad patrimonial se erigió con majestuosidad, y por otro, la miseria, la insalubridad y la pobreza de los cartageneros echaban abajo el discurso turístico” (Vargas Hernández *et al.*, 2013: 207-208).

Desde la perspectiva urbanística, se plantea que el centro histórico de Cartagena es considerado como uno de mejores ejemplos de gestión y conservación del patrimonio urbano en América Latina en lo referido a la rehabilitación integral del centro histórico, lo que ofrece oportunidades para promover la función central de la cultura en el desarrollo sostenible, en contraste con casos de rehabilitación urbana en otras ciudades del mundo en desarrollo. Eso es lo que analizó Steinberg (1996), observando otras ciudades que habían perdido barrios residenciales antiguos y ciertos monumentos por negligencia de la rehabilitación y conservación de las áreas del centro. El autor observó que en estas ciudades se acometieron generalmente inversiones sólo en la restauración de edificios de valor específico, por lo cual se había conservado no más de un parte del patrimonio urbano. El autor agrega que el centro histórico de Cartagena se presenta como una excepción positiva de integración del patrimonio urbano en conjunto con el medio ambiente, porque incluye toda el área en armonía, respetando el tejido urbano original y manteniendo los barrios originales. Un buen ejemplo desde la perspectiva del desarrollo sostenible del patrimonio es el programa de la Escuela Taller¹⁹, que es una herramienta eficaz para asegurar la preservación del patrimonio cultural, capacitando a jóvenes colombianos en oficios tradicionales vinculados con el patrimonio para fomentar la construcción de una cultura que defienda la memoria y la identidad original.

El aumento del valor inmobiliario y de su uso es un punto de preocupación en el contexto de la modernización de muchas ciudades y sus centros históricos, porque tendría el impacto de gentrificación, y crearía la situación que muchas de las actividades económicas tradicionales no podrían sobrevivir. Los edificios patrimoniales de la ciudad que son propiedades privadas tendrían que obtener la atención especial, por una parte, en las restricciones de la restauración del patrimonio, que tiene que reflejar su imagen histórica en el interés público, y por otra, en el permiso al dueño de la explotación de su propiedad privada para que él también pueda beneficiarse de esta (Bustamante, 1994; Steinberg,

¹⁸De acuerdo con las cifras entregadas por el Dane para el año 2013, las ciudades por encima del promedio dentro de las analizadas y con mayor porcentaje de población pobre por ingresos fueron Valledupar (31,4%) y Cartagena (29,2%) (El Universal, 17 de octubre de 2014).

¹⁹La escuela Taller fue introducido por AECID, Agencia Española de Cooperación nacional para el Desarrollo, apoyado por el ministerio de Cultura, participado por el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA y la Corporación Andina de Fomento CAF.

1996). El desarrollo del turismo es visto como un incentivo importante para la revitalización de centros históricos, pero el grado en que tiene efecto económico en la ciudad en su totalidad o solamente en la ciudad histórica dependerá de las características de la ciudad y de la manera en que se realiza la sostenibilidad de las calidades típicas de las áreas históricas y de la vida de las comunidades residenciales, en balance con las exigencias modernas. En muchas ciudades se omite el papel de los residentes de las clases más bajas en los planes de rehabilitación, por lo cual los edificios conservados están en aislamiento, sin formar parte de la vida cotidiana de la población. (Hernández, 2004; Steinberg, 1996).

La literatura sobre la materia muestra en este mismo marco el conflicto de la modernidad y el desarrollo del turismo en Cartagena en la búsqueda de equilibrio entre las ventajas económicas y físicas, que llevaron a ser la capital de turismo, y las desventajas sociales, que marginaron a gran parte de los ciudadanos. De la idea de que la modernidad aparece varias veces como parte de un proceso dinámico y cíclico y conduce a cambios sociales, que inician cambios económicos, como la economía del turismo, tal vez se desprende que el turismo en Cartagena está todavía en proceso de construcción y que no sólo la ciudad, sino también la identidad urbana, estén en proceso de transformación (Diz Caraballo, 2014). El florecimiento de la industria turística en Cartagena parece crear un retiro social y la clase popular apenas se beneficia de las ventajas del turismo, aunque no se debe exagerar la participación de este sector²⁰ en la economía total de la ciudad. Su desarrollo económico está determinado, en gran medida, por otras industrias²¹. En los primeros años del siglo XXI ha habido un periodo de florecimiento económico debido, además, a proyectos de inversiones como la industria exportadora adicional al sector petroquímico y el mejoramiento de la integración vial con los mercados nacionales, lo que ha llevado a una diversificación de la economía, ofreciendo oportunidades²² para el sector micro empresarial, innovación tecnológica y

²⁰El impacto que tiene el turismo en la economía de la ciudad se refleja, según la Cámara de Comercio de Cartagena, en el 12% del total de empresas de la ciudad que se dedican a la actividad turística y que generan aproximadamente el 11,2% del empleo generado por las empresas de la ciudad (Arenas, 2009).

²¹La industria es una de las principales actividades económicas de la ciudad, la cual aporta aproximadamente un 38% de la producción total de Cartagena y genera un 10% del total de puestos de trabajo (Arenas, 2009).

²²Cartagena cuenta con subsectores industriales y la industria manufacturera, sector que al despuntar el siglo XXI ha generado un impacto positivo en la economía local, como la introducción de tecnologías modernas, el entrenamiento de personal calificado, concentración de mano de obra calificada y cierta demanda de diferentes sectores productivos y de servicios (Arenas, 2009).

empleo de la población local. Aunque la crisis financiera mundial en 2008 ha tenido efectos adversos para Cartagena, se espera que la ciudad tenga una economía resistente y dinámica (Arenas, 2009), lo que podría resultar en nuevos pasos de modernización de la ciudad y un avance en el proceso de construcción de la identidad urbana.

Conclusiones

La modernidad en relación con el desarrollo urbano está asociada al progreso, a la movilidad y al cambio social, puestos en marcha por el desarrollo de la economía en particular, lo que ha llevado a un avance de una nueva cultura en el siglo XX, caracterizada por la racionalidad y la funcionalidad, representada en la arquitectura y las urbanizaciones planificadas. Los diferentes estilos de arquitectura y modelos urbanísticos son la expresión de las sucesivas etapas de la modernidad, como el funcionalismo y la arquitectura posmoderna, la construcción industrial y la preservación del patrimonio urbano, que caracterizan la ambigüedad de la modernidad.

El crecimiento de la economía trajo la modernización en Cartagena desde principios del siglo XX y se desarrolló a lo largo de todo ese siglo, modernización evidenciada en las obras urbanísticas realizadas para el beneficio del funcionamiento de las nuevas industrias y del tránsito de bienes y personas y, sobre todo, para el beneficio de la salubridad, la higiene y la calidad de vida de la creciente población urbana. La modernización significó una reorganización espacial de la urbe, realizada en particular en las áreas urbanas fuera de la ciudad amurallada, creando nuevos barrios modernos. La modernización ha contribuido también al desarrollo del turismo en Cartagena, reforzado por la atracción del conjunto de la ciudad colonial y las fortificaciones, declarado como patrimonio mundial histórico y cultural. Cartagena es una ciudad peculiar por la ambigüedad de su propia modernidad, según la idea de que los conceptos más interesantes de la modernidad son los que combinan aspectos conflictivos, lo que está demostrado por la imagen de la ciudad histórica y la ciudad moderna, que reflejan la melancolía del pasado y el deseo de progreso. El casco antiguo y los barrios modernos parecen ser mutuamente contrarios, pero ofrecen al residente y al visitante una combinación de dos ventajas: por un lado, la cultura de la ciudad colonial, que contribuye a la imagen más profunda de Cartagena de Indias; por otra parte, la proximidad de la comodidad y la eficiencia, que corresponden a las exigencias modernas.

La conservación del patrimonio urbano contribu-

Figura 4: Patrimonio cultural Cartagena de Indias



(a) Baile tradicional



(b) Paseo por el centro histórico

Fuente: Momondo, 2016; WorldPress.com, 2015

ye al conocimiento histórico de la ciudad, a la educación y conciencia nacional de los ciudadanos, a la atracción del turismo y al refuerzo de la identidad urbana. El turismo en Cartagena contribuye a los ingresos para la financiación de la preservación del patrimonio cultural, que se solventa, en principio, con recursos públicos. El interés de ciertos organismos privados en la explotación de los bienes patrimoniales dio como resultado la reutilización de estas edificaciones como hoteles, oficinas y residencias vacacionales, lo que conducía al incremento del valor del patrimonio. Sin embargo, la transformación de Cartagena en una ciudad turística ha convertido el centro histórico en una ciudad prácticamente deshabitada. Se lo atribuye al aumento de los precios de los inmuebles, incluyendo la disminución del número de viviendas asequibles y a la limpieza de la ciudad colonial, incluyendo la erradicación de los tugurios, lo que resultó en la pérdida de la mayoría de sus residentes regulares y variados.

La imagen de Cartagena de ciudad latinoamericana colonial y moderna en el Caribe difiere de la identidad urbana en la realidad. La imagen de Cartagena está determinada por las características de una pequeña parte de la ciudad que se presenta a través de la mirada de los visitantes que refiere la identidad de Cartagena a la costa del Caribe y al pasado colonial, pero esta imagen no tiene rela-

ción con la vida actual y cotidiana de la mayoría de sus habitantes, que vive en los barrios en la extensa área urbanizada de la periferia. Cartagena en el presente es una ciudad abierta como siempre al comercio exterior y a la recepción de extranjeros, y puede considerarse que es todavía una ciudad cerrada y fragmentada, en la que existe una división tanto espacial como social que se ha formado así por el desarrollo urbano que refiere a la modernidad en el siglo XX.

En la literatura sobre estos temas se observa la crítica hacia la modernidad y el desarrollo turístico en Cartagena que habrían causado segregación y gentrificación, empeorando los problemas de la desigualdad en esta ciudad. En atención a esta crítica, se podría considerar la indicación de que hay una conciencia que podría llevar a un cambio social que está surgiendo en el siglo XXI, tal vez indicativo de una próxima fase de la modernidad, que mientras la ciudad patrimonial se presenta como una ciudad rica del pasado y la zona turística moderna se propone como una ciudad avanzada, el cambio se dirige en sí mismo no sólo en la imagen de las diversas áreas de la ciudad para satisfacer las demandas del forastero o las necesidades de un grupo privilegiado, sino también en el involucramiento de la población urbana. Sobre todo, la imagen de la ciudad patrimonial promueve el turismo, pero la economía de

Cartagena incluye más sectores que traen, a su vez, en forma dinámica un proceso que puede conducir a una nueva fase de la modernidad.

Se acercaría un cambio que podría poner en marcha una transformación urbana que, a lo mejor, incluya a comunidades de todas partes de la ciudad y refleje la vida cotidiana de la población local en Cartagena, reforzando la identidad urbana y el sentido de pertenencia e integración social de ellos con su barrio, su ciudad y el país, creando una memoria colectiva común.

Referencias

- Aguilera Díaz, M. y Meisel, A. (2009). *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. CEP-Banco de la República-Biblioteca, Bogotá.
- Arenas, J. (2009). *Aproximación a la Cartagena empresarial: un análisis coyuntural*. Fundación Universitaria Tecnológico Comfenalco, Cartagena de Indias.
- Beijer, J. (2013). *Los Ángeles - de metropool en vijf stadia van moderniteit*. TU Delft, Masterscriptie.
- Boomkens, R. (1998). *Een drempelwereld: moderne ervaring en stedelijke openbaarheid*. NAI Uitgevers Rotterdam.
- Buitrago, A. (2006). Rodeados por las murallas. Conflictos por el territorio en La Boquilla, Cartagena. *Memorias, Revista digital de historia y Arqueología desde el Caribe*, 3(5).
- Bustamante, G. (1994). Conservación de Cartagena y el impacto del turismo. En *Rehabilitación integral en áreas o sitios históricos latinoamericanos*. Patrimonio de la Humanidad, Quito.
- Carrillo, H. (2013). El desarrollo de la actividad turística en Cartagena de Indias: implicaciones y urbanas: 1943 - 1978. *Palabra: Palabra que obra*, 13:190-221.
- Deavila Pertuz, O. (2008). *Políticas urbanas, turismo y exclusión social en Cartagena durante la segunda mitad del siglo XX*. Universidad de Cartagena, Cartagena de Indias.
- Diz Caraballo, A. (2014). Turismo, modernidad, y exclusión social en Cartagena de Indias, 1913-1946. *Revista estudiantil Aula*, pp. 24-37.
- Dormans, S., Vanhoutum, H., y Lagendijk, A. (2003). *De verbeelding van de stad. De constructie van de stedelijke identiteit van Arnhem, Groningen, Maastricht en Tilburg*. Netherlands Graduate School for Urban & Regional Research NETHUR,, Utrecht.
- Forero, M. (2016). *Breve historia de Cartagena*. Ariel, Bogotá.
- Garré, F. (2001). Patrimonio arquitectónico urbano, preservación y rescate: bases conceptuales e instrumentos de salvaguarda. *Conserva*, 5:6-8.
- Hernández, A. (2004). El papel del patrimonio en el progreso económico, social y cultural. El caso particular del turismo. *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 2(2):307-310.
- Heynen, H. (2001). Architectuur en Moderniteit. *Jaarboek voor esthetica*, 11:187-219.
- Larraín, J. (2000). *Identity and Modernity in Latin America*. Polity Press, Cambridge.
- Lattes, A. (2001). Población urbana y urbanización en América Latina. En Carrión, F., editor, *La ciudad construida*, pp. 49-77. FLACSO, Quito.
- Lintsen, H. (1992). *Geschiedenis van de techniek in Nederland. De wording van een moderne samenleving 1800-1890. Deel I, Techniek en modernisering. Landbouw en voeding*. De digitale bibliotheek voor Nederlandse Letteren.
- Meisel Roca, A. (2011). *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?* Banco de la República, Cartagena de Indias.
- Melero Lazo, N. (2014). Ciudades patrimonio, pasado y presente: La Habana y Cartagena de Indias. *Revista Jangwa Pana*, 12(1):35-21.
- Nicolini, A. (2001). La ciudad hispanoamericana en los siglos XVII y XVIII. En *III Congreso Internacional de Barroco Iberoamericano*, pp. 1085-1100, Sevilla. Universidad Pablo de Olavide.
- Nuriyanti, W. (1996). Heritage and Postmodern Tourism. *Annals of Tourism Research*, 23(2):249-260.
- Palou Rubio, S. (2006). La ciudad fingida. Representaciones y memorias de la Barcelona turística. *Pasos. Revista de turismo y Patrimonio Cultural*, 4(1):13-28.
- Patiño, E. (2012). Patrimonio y Urbanismo. Estrategias metodológicas para su valoración e intervención. *Apuntes*, 25(2):352-363.
- Pérez, F. y Mosciatti, E. (2009). Patrimonio Urbano ¿Qué protegemos? ¿Para quién es? ¿Por qué? Definición del Patrimonio Urbano: Criterios de definición, identificación y clasificación del Patrimonio Urbano. En *Seminario PUC*.
- Pruis De, R. (2008). *Herbestemming van Industrieel Erfgoed. Masterscriptie Algemene Cultuurwetenschappen*. Universiteit van Amsterdam.

- Rinaudo, C. y Cunin, E. (2005). Las murallas de Cartagena entre patrimonio, turismo y desarrollo urbano. El papel de la Sociedad de Mejoras Públicas. *Memorias: revista digital de historia y arqueología desde El Caribe*, 2(2):1–21.
- Röling, W. (2005). *Bouwkunde, Nieuw Cultureel Woordenboek, encyclopedie van de algemene ontwikkeling*. Anthos, Amsterdam.
- Romero, R. y Guerrero, L. (2011). Entre sombras y luces: la conmemoración del centenario de la independencia de Cartagena, modernización e imaginarios de ciudad. *Memorias*, 8(14):114–136.
- Steinberg, F. (1996). Conservation and Rehabilitation of Urban Heritage in Developing countries'. *Pergamon HABITAT INTL*, 20(3):463–475.
- Streicker, J. (1997). Spatial Reconfigurations, Imagined Geographies, and Social Conflicts in Cartagena, Colombia. *Cultural Anthropology*, 12(1):109–128.
- UNESCO (2009). *¿Qué es UNESCO?*
- UNESCO (2013). *Nueva vida para las ciudades históricas*. UNESCO, París.
- van der Borg, J. (1991). *Tourism and Urban development. The impact of tourism on urban development: towards a theory of urban tourism, and its application to the case of Venice, Italy*. Thesis Publishers, Tinbergen Institute Research, Amsterdam.
- Vargas Hernández, A., Puello Pájaro, Y., Carrillo Romero, H., y Cabarcas Cañate, G. (2013). El desarrollo de la actividad turística en Cartagena de Indias: implicaciones y urbanas: 1943-1978. *Palabra: Palabra que obra*, 13:190–221.
- Viñuales, G. M. y Zingoni, J. M. (1990). *Patrimonio urbano y arquitectónico de Bahía Blanca*. Nueva Provincia.