

Desarrollo urbano y marginalización espacial en Cartagena de Indias. El borde urbano de la Ciénaga de la Virgen como caso de estudio

Desenvolvimento urbano e marginalização espacial em Cartagena de Índias. A orla urbana de Ciénaga de la Virgen como um estudo de caso

Urban growth and spatial marginality in Cartagena de Indias. The Ciénaga de la Virgen's urban border as case study

Juan Eduardo Chica-Mejía^[a] , Jairo Eduardo Galvis-Bonilla^[a] , Diana María Blanco Ramirez^[a] ,
Claudia Alejandra Villamil-Mejía^[a] 

[a] Universidad Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, Colombia

Cómo citar: Chica-Mejía, J. E., Galvis-Bonilla, J. E., Blanco Ramirez, D. M., & Villamil-Mejía, C. A. (2022). Desarrollo urbano y marginalización espacial en Cartagena de Indias. El borde urbano de la Ciénaga de la Virgen como caso de estudio. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.14, e20210401. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.014.e20210401>

Resumen

Condiciones históricas de inequidad espacial en ciudades latinoamericanas perpetúan condiciones de marginalidad de sus comunidades por las dificultades en el acceso a servicios de educación, salud, ocio y trabajo especializado. De tal forma, en el análisis de la marginalidad cobra gran valor la indagación por sus causas, que, como fuerzas históricas, generan formas de desventaja que mantienen históricamente al margen a grupos de la sociedad, desencadenando múltiples conflictos urbanos. Este artículo plantea como hipótesis que la inequidad espacial en el desarrollo urbano conduce a condiciones estructurales de marginalidad socioeconómica. Estos fenómenos son analizados en el borde urbano de la Ciénaga de la Virgen en Cartagena de Indias, Colombia. La metodología incluye el uso de métodos cuantitativos con datos del Censo de Población y Vivienda para la caracterización y generación de áreas homogéneas en términos de vulnerabilidades presentes en el territorio; y el uso de métodos cualitativos, que incluyeron talleres con líderes comunitarios, para la construcción de cartografía diagnóstica sobre aspectos vinculados con dinámicas de sociabilidad en el territorio. Los hallazgos evidencian la existencia de relaciones inequívocas entre condiciones de pobreza multidimensional de la población y peores condiciones de desarrollo urbano, en términos de condiciones de la vivienda, acceso a servicios y cercanía a vías de conectividad principal.

Palabras clave: Marginalidad socioeconómica. Segregación urbana. Desarrollo urbano. Cartografía social. Cartagena de Indias.

JECM es Ph.D en Gestión y Valoración Urbana, e-mail: juane.chicam@utadeo.edu.co

JEGB es Arquitecto, e-mail: jairoe.galvisb@utadeo.edu.co

DMBR es Msc Arquitecta, e-mail: dianam.blancor@utadeo.edu.co

CAVM es Msc Arquitecta, e-mail: claudiaa.villamil@utadeo.edu.co



Resumo

As condições históricas de desigualdade espacial nas cidades latino-americanas perpetuam as condições de marginalidade em suas comunidades por causa das dificuldades de acesso à saúde, educação, serviços, lazer e trabalho especializado. Dessa forma, na análise da marginalidade, a investigação de suas causas adquire grande valor, as quais, como forças históricas, geram formas de desvantagem que mantêm historicamente grupos da sociedade à margem, desencadeando múltiplos conflitos urbanos. Este artigo levanta a hipótese de que a desigualdade espacial no desenvolvimento urbano leva a condições estruturais de marginalidade socioeconômica. Esses fenômenos são analisados na orla urbana da Ciénaga de la Virgen, em Cartagena de Indias, Colômbia. A metodologia inclui a utilização de métodos quantitativos com dados do Censo Populacional e Habitacional para a caracterização e geração de áreas homogêneas quanto às vulnerabilidades presentes no território, bem como a utilização de métodos qualitativos, que incluem oficinas com lideranças comunitárias para a construção de cartografia diagnóstica sobre aspectos relacionados à dinâmica da sociabilidade no território. Os resultados encontrados mostram a existência de relações inequívocas entre as condições de pobreza multidimensional da população e as piores condições de desenvolvimento urbano no âmbito das conjunções de habitação, acesso aos serviços e proximidade das principais vias de conectividade.

Palavras-chave: Marginalidade socioeconômica. Segregação urbana. Desenvolvimento urbano. Cartografia social. Cartagena de Indias.

Abstract

Historical conditions of spatial inequality in Latin American cities perpetuate conditions of marginality in their communities due to difficulties in accessing health, education and services, leisure and specialized work. In such a way, in the analysis of marginality, the investigation into its causes takes on great value, which as historical forces, generate forms of disadvantage that historically keep groups of society on the sidelines, unleashing multiple urban conflicts. This article hypothesizes that spatial inequality in urban development leads to structural conditions of socioeconomic marginality. These phenomena are analyzed in the urban border of the Ciénaga de la Virgen, in Cartagena de Indias, Colombia. The methodology includes the use of quantitative methods with data from the Population and Housing Census for the characterization and generation of homogeneous areas in terms of vulnerabilities present in the territory; and the use of qualitative methods, which include workshops with community leaders and organizations for the construction of diagnostic cartography on aspects related to the dynamics of sociability in the territory. The findings show the existence of unequivocal relationships between the population's multidimensional poverty conditions and the worst urban development conditions, in terms of housing conditions, access to services, and proximity to main connectivity routes.

Keywords: Socioeconomic marginality. Urban segregation. Urban development. Social cartography. Cartagena de Indias.

Introducción

Condiciones históricas de inequidad espacial en ciudades latinoamericanas perpetúan condiciones de marginalidad. Así, la revisión del fenómeno de la marginalidad urbana incluye la comprensión y caracterización del territorio a la luz de tres condiciones urbanas históricas que dan cuenta de las trayectorias en el desarrollo urbano de los territorios; en primer lugar, la distribución de las actividades económicas y de producción, que condicionan relaciones de jerarquía y centralidad al interior del territorio; en segundo lugar, los procesos de poblamiento, que responden a criterios diversos según sean las lógicas subyacentes de estos procesos; en escenarios de informalidad comúnmente estas lógicas atienden a principios de accesibilidad a áreas que no han sido objeto de políticas de crecimiento urbano; finalmente, los procesos de planificación urbana, que pueden condicionar la generación de desequilibrios en el desarrollo urbano por el desigual acceso a servicios y a áreas estratégicas del territorio.

Este artículo se cuestiona sobre cómo las condiciones históricas de desarrollo urbano e inequidad espacial pueden ser una fuerza detonante de marginalización en el territorio, y, por lo tanto, de marginalidad socioeconómica, ya que supedita los procesos de planeamiento, la localización de las actividades productivas y el acceso a múltiples servicios urbanos en la escala de ciudad y el barrio. Estos fenómenos son analizados en los barrios del borde urbano de la Ciénaga de La Virgen, en la localidad de La Virgen y Turística de Cartagena de Indias, específicamente, en los barrios Fredonia y Olaya Herrera.

La localidad de la Virgen y Turística, que incluye el borde sur y oriental de la Ciénaga de La Virgen, está integrada por 4 Unidades Comuneras de Gobierno (UCG) y 45 barrios que se conectan con el resto de la ciudad a través de la Avenida Pedro de Heredia, vía por donde transcurre el sistema de transporte público Transcaribe. Debido al origen informal de la mayor parte de los asentamientos de la Localidad, la morfología del trazado no establece una interconexión con el resto de la ciudad en sentido norte a sur, situación que conduce a la existencia de áreas deficientemente conectadas, especialmente, en las áreas más próximas al borde de la Ciénaga de la Virgen.

Según el Plan de Desarrollo Cartagena 2020/2023, la ciudad tiene una extensión de 623 Km², de los cuales 76 Km² son urbanos, y donde reside el 96,6% de su población. Esta situación hace de la zona urbana de Cartagena un espacio con grandes complejidades de habitabilidad, movilidad, concentraciones de riqueza, altos índices de pobreza y enormes desigualdades entre sus habitantes. Según datos del Censo de Población y Vivienda (DANE, 2018), la ciudad tiene una población total de cerca de un millón de personas, de las cuales alrededor del 31% vive en la localidad de La Virgen y Turística, una de las áreas con los mayores índices de pobreza multidimensional de la ciudad, con una alta proporción de afrodescendientes, y población migrante. Adicionalmente, la población predominante son niños, jóvenes y población adulta joven; persisten, además, altos índices de empleo informal (90.8%), bajo logro educativo (49.9%) y una alta tasa de dependencia económica (49.9%) (DANE, 2018).

Aunque estas profundas desigualdades en Cartagena son un legado histórico, situaciones emergentes en los procesos de poblamiento del territorio, pueden estar impulsando circunstancias de marginalización de la población. Esta evolución atiende a los procesos de polarización en el desarrollo urbano condicionado por la oferta turística de la ciudad; especialmente, en el centro histórico y el frente de mar, en detrimento de otras áreas, como la Ciénaga de la Virgen, donde se mantiene un constante proceso de invasión de tierras.

La metodología para el análisis de los casos de estudio incluye, en primer lugar, una aproximación cuantitativa con datos del Censo de Población y Vivienda (DANE, 2018) y análisis estadísticos multivariantes, para determinar condiciones de marginalización de la población frente a condiciones y características del desarrollo urbano en toda la localidad de la Virgen y Turística. En segundo lugar, a partir de un ejercicio de construcción de cartografía social con líderes de los barrios Fredonia y Olaya Herrera de la Localidad, se identifican percepciones sobre condiciones de habitabilidad frente a disfuncionalidades en el acceso a diversos servicios en el territorio. De esta forma, la aproximación desde técnicas cualitativas a la percepción sobre las condiciones de marginalidad, pensadas por los habitantes en los barrios casos de estudio, permite establecer un vínculo con la información sobre los indicadores estadísticos de marginalización identificados para toda la Localidad.

Marginalidad social e inequidad espacial: aproximaciones conceptuales

El fenómeno de la marginalidad permite dar cuenta de los resultados diversos y desiguales de los procesos de desarrollo, con una impronta territorial identificada con las periferias urbanas en condiciones precarias (Delfino, 2012).

En el camino de explicar las periferias urbanas como fenómenos generalizables, a través de la identificación de características que se pueden reconocer en las culturas urbanas, Clementi y Perego (1990) exponen la periferia urbana como un espacio de transformación. Esta mirada, centra el problema de la periferia como un fenómeno que da cuenta de nuevas formas de actuación que se empieza a identificar a partir de la década de 1970, cuando la idea de carencia en cuanto a cantidad y calidad en

estas áreas exige la necesidad de su recualificación, con la construcción de estándares habitacionales, funcionales y espaciales, buscando la continuidad con la ciudad consolidada.

En paralelo, y hacia finales de la década de 1990, se incorpora la discusión en torno al tema de la marginalidad en América Latina centrada en la noción de “marginalidad avanzada” desarrollada por el sociólogo Loïc Wacquant (2008), la cual permite explicar cómo en la última iteración del capitalismo global, una parte significativa de la población urbana se ha vuelto irrelevante en términos económicos, excluida del resto de ciudad, relegada a lo que él llama “guetos segregados”, donde se desarrollan nuevos sistemas jerárquicos de violencia y control territorial y la población queda ubicada en regímenes de invisibilidad, quedando fuera del mercado legal de la tierra (Wacquant, 2014). De tal forma, la marginalidad se refiere no sólo al desarrollo urbano físico en los márgenes de las ciudades, las periferias, sino también a toda la gama de expresiones socioeconómicas, políticas y culturales que se considera que no cumplen con los estándares mínimos necesarios para lograr una participación adecuada en la sociedad (Delfino, 2012).

En este marco, el fenómeno de la marginalidad permite dar cuenta de los resultados diversos y desiguales de los procesos de desarrollo. Hernández y Becerra (2017) citan tres ideas de marginalidad para explicar esta condición de la ciudad contemporánea latinoamericana, en la que además de la idea de *marginalidad avanzada*, ya mencionada, plantean los conceptos de *marginalidad sistémica* y *marginalidad colateral*. En ese sentido, por una parte, la marginalidad sistémica como construcción social deliberada, de desventaja impuesta, necesaria para el control social, económico y político, resulta de un sistema de relaciones inequitativas construidas socialmente para ejercer control sobre grupos vulnerables por cuestiones de clase, raza, edad, sexo y otras similares, y su relación con desequilibrios económicos, acceso a servicios, educación e incluso a espacios en la ciudad. Por otra parte, la marginalidad colateral dada por la proximidad social o geográfica a grupos marginados imposibilita la movilidad social y económica. Ambas condiciones de marginalidad generan condiciones urbanas que perpetúan la decadencia física y aumentan la fragmentación social.

A estos conceptos se integra el planteamiento de la precariópolis, del que hablan Hidalgo y Orellana (2011), para hablar de las condiciones espaciales en que estas formas de marginalidad se manifiestan en Latinoamérica, tales como el espacio monofuncional, fragmentado y segregado que se genera como efecto de la instalación de vivienda social en la periferia en terrenos de bajo valor, mal conectados a la trama urbana y con infraestructura y servicios de urbanización elementales. Las viviendas son pequeñas, de baja calidad constructiva, no se observa mixtura social ni comercio y servicios de calidad.

Como referencia al caso de estudio resulta de especial valor el trabajo de Burgos (2016) donde él expone de manera directa y aplicada los conceptos del tercer espacio y las geografías postmodernas del urbanismo crítico de Edward Soja; el materialismo histórico-geográfico de David Harvey; y el análisis de los sistemas-mundo de Immanuel Wallerstein. Esto permite, a modo de pretensión, describir la forma urbana que ha tomado Cartagena en su interrelación – económica, política, social y cultural– con el sistema mundial; específicamente, en la primera década del siglo XXI enmarcada por una economía globalizada y con un desarrollo geográfico desigual.

Condiciones espaciales de la marginalidad

Partiendo de la idea que la ciudad informal es la manera en la que finalmente los más pobres logran acceder a su derecho a la ciudad y a la vivienda (Caquimbo et al., 2017), la reflexión sobre los sistemas urbanos que estructuran la funcionalidad del territorio es clave, incorporando variables de análisis relacionadas con la percepción de los usuarios.

En el contexto de la ciudad latinoamericana, Janoschka (2002) plantea que las nuevas formas urbanas poseen un carácter marcadamente insular, porque se estructuran como islas socioeconómicas relativamente homogéneas, eventualmente cercanas pero separadas por un mar de límites y obstáculos. La segregación residencial socioeconómica denota, así, la distribución desigual de los grupos socioeconómicos, y, de esta forma, los patrones de aglomeración y distancia geográfica entre estos.

Mientras que la escala de la segregación aumenta a medida que los distintos grupos socioeconómicos residen a mayores distancias entre sí (Rodríguez, 2017). Esta segregación puede darse por una desconexión cotidiana entre los grupos socioeconómicos que, además de vivir separados, carecen de espacios de trabajo compartidos, rutas o trayectorias comunes o ámbitos físicos de encuentro en la ciudad. Lo anterior es el resultado de dos factores clave: 1) la mayor lejanía de *los pobres* respecto de sus puestos de trabajo; y 2) la dependencia de los pobres del transporte público (Rodríguez, 2008).

En síntesis, entendiendo la marginalidad socioeconómica desde las características espaciales que condicionan en las ciudades latinoamericanas la localización de los grupos sociales más pobres, se da en cuanto a la relación entre los mercados de suelo para vivienda, los lugares de trabajo y la localización de servicios urbanos.

Adicionalmente, con relación al sistema de espacio público, la ausencia de este es una característica de la informalidad en la producción del hábitat (Caquimbo et al., 2017), quedando subordinado a la definición de las áreas privadas de la vivienda mediante el uso intensivo del suelo; o a suelos vacantes de los procesos de ocupación con problemáticas en la calidad del suelo y condiciones de riesgo (Tarchópulos & Ceballos, 2005). No obstante, las condiciones de precariedad del suelo para la configuración de espacios públicos en barrios informales asumen nuevas prácticas sociales, que se transforman para acomodarse a las necesidades de la población. Así, la calle ha pasado de ser espacio conector a ser el espacio social por excelencia, mutando en sus usos y modos de apropiación tradicional (Hernández-García, 2013).

En el caso de la ciudad de Cartagena de Indias, estas relaciones entre los mercados de suelo descritos son históricas, y, de forma contemporánea, siguen marcando los procesos de poblamiento del territorio, especialmente en el contexto de la Ciénaga de la Virgen, donde se mantienen un proceso constante de crecimiento urbano informal.

Caso de estudio, metodología y datos

El borde urbano de la Ciénaga de la Virgen en Cartagena de Indias como caso de estudio

Cartagena de Indias se localiza al norte de Colombia a orillas del mar Caribe. En la actualidad, es una de las ciudades más pobladas de Colombia con 887.946 habitantes (DANE, 2018). El crecimiento y consolidación de la ciudad ha estado ampliamente ligado a su vocación portuaria y, durante el siglo XX, a su vocación turística.

En sus bordes, la ciudad cuenta con dos grandes cuerpos de agua: la Ciénaga de la Virgen y la bahía de Cartagena (EPA, 2021). La Ciénaga cuenta con una extensión aproximada de 22 km²; se comunica por medio del caño de Juan Angola y canales pequeños con la laguna del Cabrero, y por esta, con las lagunas de Chambacú y San Lázaro, y, finalmente, con la bahía de Cartagena (Figura 1).

La ciudad se compone administrativamente de tres localidades, que a su vez contienen 187 barrios. La localidad de la Virgen y Turística, que incluye el borde sur y oriental de la Ciénaga de La Virgen, está integrada por 4 Unidades Comuneras de Gobierno (UCG) y 45 barrios. En toda la ciudad, esta localidad es la que presenta los mayores índices de población con necesidades básicas insatisfechas y una mayor correlación entre bajos ingresos y bajo nivel educativo (DANE, 2018). La localidad de la Virgen y Turística está conectada con el resto de la ciudad a través de la Avenida Pedro de Heredia, por donde transcurre el sistema de transporte público masivo Transcaribe. Asimismo, al interior de la Localidad, la Avenida Pedro Romero constituye el único eje vial de tránsito intraurbano. Por el origen informal de la mayor parte de los asentamientos de la Localidad, la morfología del trazado no genera una interconexión hacia estas vías principales, situación que conduce a la existencia de áreas deficientemente conectadas, especialmente en las áreas más próximas al borde de la Ciénaga de la Virgen.

Procesos de planificación y condiciones históricas de marginalización espacial en el borde urbano de la Ciénaga de La Virgen

A lo largo del siglo XX, por problemas de salubridad relacionados con procesos de marginalización en la ciudad, se comienzan a realizar los primeros planes reguladores con el deseo de implementar servicios públicos y dotarla de equipamientos urbanos. Se destacan los siguientes:

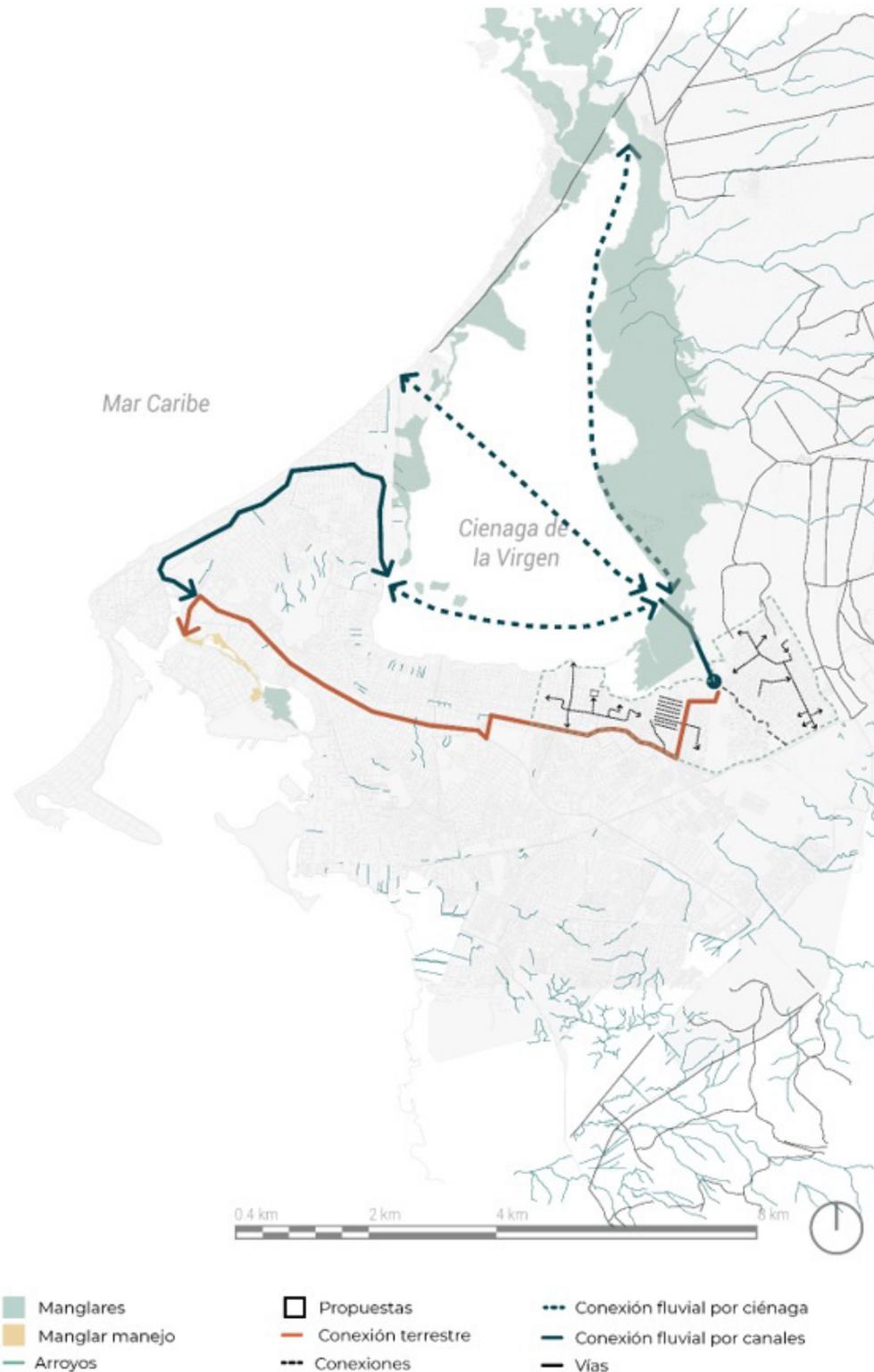


Figura 1 - Localización, Cartagena de Indias, Bolívar, Colombia. Fuente: Villamil-Mejía y Blanco-Ramírez (2022, p. 10).

1948. *Plano Regulador*. Con el objetivo de hacer en la ciudad entornos industriales atractivos para inversionistas, se propone descentralizar algunas actividades y definir nuevos núcleos viales que se ajustarán a la geografía de la ciudad, como el diseño de una vía perimetral en la Ciénaga de la Virgen, a la cual se le reconocía su valor ambiental, social y turístico. Con este plan la ciudad logra alcanzar su

despegue económico, pero como consecuencia de ello, se comienzan a extender los cinturones de miseria. (Pimienta, 2013).

Acosta Ordóñez (2013) establece que entre 1945 y 1950 la zona de Mamonal, al sur de la ciudad, creció gracias a la creación de empresas petroquímicas en la zona. De acuerdo con IDOM (2017), el ecosistema de la Ciénaga de la Virgen fue el más afectado con los asentamientos informales que se comenzaron a consolidar producto de la segregación socioespacial, puesto que no les fue posible elegir otras zonas de residencia por sus condiciones económicas, poniendo en riesgo esta estructura ecológica de la ciudad (Deavila Pertuz, 2019).

1965. Plan de Desarrollo Urbano. Este plan divide la ciudad en diferentes zonas, centrando su esfuerzo en convertir el centro histórico en sector turístico de la ciudad (Deavila Pertuz, 2015). Entre otras decisiones, planteaba áreas de erradicación de tugurios y de rehabilitación, así como áreas vacantes y de desarrollo. Producto de este plan, varios habitantes de asentamientos informales, que se encontraban en las cercanías de la ciudad amurallada, fueron desplazados y se vieron obligados a asentarse en la zona de la Ciénaga de la Virgen.

1978-1990. Plan de Desarrollo del Municipio de Cartagena. Mantuvo las directrices del plan anterior y actualizó algunos aspectos. Su objetivo principal fue lograr un patrón de crecimiento que integrara el desarrollo de la comunidad, desde un plan de desarrollo físico espacial que resolviera los problemas de desarticulación entre tramas urbanas con predominio de la informalidad (Abello & Giaimo, 2000).

1989. Acuerdo 44. Se identifican las zonas de alto riesgo y se realiza la división administrativa de la ciudad en comunas y corregimientos, se precisan las zonas de reserva ecológica y se actualiza el plan vial, los índices de ocupación y construcción. (Abello & Giaimo, 2000).

2001. Plan de Ordenamiento Territorial. En este plan se establece el modelo de ocupación del territorio, a la luz de la nueva Ley del suelo (ley 388 de 1997). Se proponen estrategias de mejoramiento integral del barrio, y, como comenta Pimienta (2013) "(...) orientar los nuevos proyectos de vivienda hacia el nororiente de la ciudad actual, en torno a la Ciénaga de la Virgen, en estrecha articulación con la ampliación de todos los servicios públicos y la dotación del equipamiento y espacio público". (p. 35); lo cual es determinante para el proceso de legalización de algunos de los asentamientos informales existentes desde hace más de 30 años en la ribera de la Ciénaga de la Virgen.

2016-2017. Estudios Base Municipio de Cartagena de Indias, Bolívar Programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas. En este estudio, realizado por la empresa consultora IDOM, se identifica que uno de los mayores vectores de crecimiento de la ciudad es la zona de la Ciénaga de la Virgen donde se ha creado un límite por medio de la construcción de un tramo de la Vía Perimetral "(...) lo cual ha generado que la ciénaga sea invadida por asentamientos informales en zonas inundables, específicamente, en los barrios 11 de Noviembre, Olaya Herrera, y Fredonia en donde se concentra más del 50% de los habitantes de la UCG No. 6. En el período del año 2000 al año 2016 se puede apreciar la extensión de construcciones y la desaparición de manglares" (IDOM, 2017, p. 65), tendencia que podría agravarse en las próximas décadas, si no se realiza un crecimiento planificado de la ciudad.

En síntesis, como comenta Valdelamar Villegas (2017), el resultado de estos planes fue la marginalización y exclusión social en ciertos sectores populares de la ciudad, que no lograron frenar los procesos históricos de crecimiento de la población urbana, especialmente, en el borde urbano de la Ciénaga de la Virgen (Figura 2). Recientemente, y de acuerdo con Espinosa (2015), en esta zona, estos planes han mantenido alternativamente procesos de expansión urbana de vivienda formal para estratos bajos, gracias a la mejora en la conectividad con la construcción del sistema de transporte público masivo Transcaribe, con procesos de crecimiento informal en gran parte del territorio que se halla limitado por cuerpos de agua, que hacen parte del sistema de la Ciénaga de la Virgen, especialmente por población afro desplazada, que ha llegado de la región a la ciudad y que continúa expandiendo el límite urbano por medio del desecamiento paulatino de la Ciénaga de la Virgen.

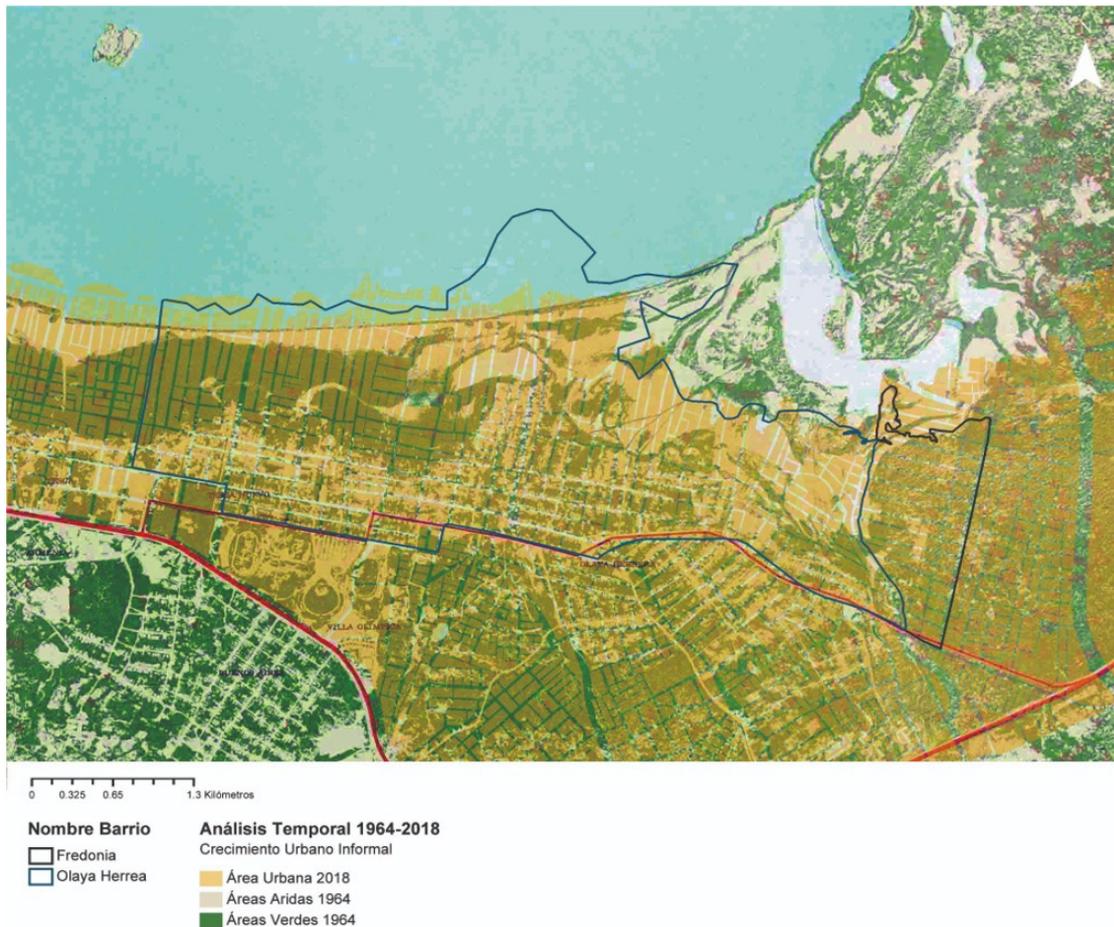


Figura 2 - Avance del crecimiento urbano informal 1964-2018. Fuente: elaboración propia con base en DANE (2018) (manzanas trazado 2018) y Archivo General de la Nación de Colombia (1964).

Datos y métodos

La aproximación al análisis del caso de estudio se hace desde métodos cuantitativos y cualitativos. En la aproximación cuantitativa, el análisis abarca la escala de toda la localidad de La Virgen y Turística, para entender en este ámbito, los grados y condiciones de marginalidad espacial y socioeconómica existentes. En la aproximación cualitativa, que toma como casos de estudio a dos de los barrios más poblados de la Localidad: Fredonia y Olaya, los cuales, en el análisis cuantitativo, emergen como dos de las áreas de la Localidad con indicadores de condiciones de alta marginalidad, y en donde se realiza un trabajo de cartografía social con la comunidad del lugar. Estos dos barrios son asentamientos históricos de la Localidad y constituyen dos de los asentamientos más poblados. Estos recortes espaciales permiten ampliar y contrastar la información obtenida en el análisis cuantitativo en toda la Localidad, de manera que se puede contar con una imagen más precisa de los impactos de los procesos de marginalización estudiados, desde la percepción de sus habitantes.

De acuerdo con lo anterior, en la aproximación cuantitativa se desarrollan tres procesos consecutivos orientados al desarrollo de un análisis multivariante de datos espacializados con el soporte de los softwares SPSS y ArcMap.

Para ello, en primer lugar, se parte de datos sobre configuración socioeconómica y condiciones de las viviendas por manzanas desde el Censo Nacional de Población y Vivienda (DANE, 2018). Esta información incluye número de habitantes, nivel educativo, número de viviendas, parques, establecimientos de comercio, servicios, entre otros datos, para cada una de las manzanas localizadas en el área de estudio (Tabla 1). Algunas de estas variables son consolidadas utilizando un coeficiente de especialización de sus

valores en el territorio, específicamente, en el caso de variables relacionadas con características de la población (nivel educativo y rangos de edad de la población). Para ello se utiliza el coeficiente de especialización, explicado en la Ecuación 1. Valores superiores a 1 en este coeficiente indican especialización en las variables analizadas.

$$CL_{xi} = \%U_x / \%U_y \quad (1)$$

CL_{xi} = coeficiente de especialización del nivel educativo y rango de edad de la población en la manzana i .

U_x = porcentaje de los niveles educativos y rangos de edad de la población de la manzana i .

U_y = porcentaje de los viajes de trabajadores calificados en el sistema geográfico y (Localidad de la Virgen y Turística).

En segundo lugar, para analizar el grado de accesibilidad del territorio a infraestructuras de servicios (equipamientos) urbanos y estaciones del sistema de transporte público masivo Transcaribe, en función de los radios de cobertura y la facilidad de acceso desde cada una de las manzanas, se realiza la identificación y localización de los equipamientos urbanos principales (megacolegios, hospitales, centros de servicios administrativos y estaciones del sistema de transporte masivo más cercano a cada manzana), y se miden distancias euclidianas desde cada uno de los centroides de las manzanas a estos equipamientos. Es importante anotar que se ha excluido la posibilidad de realizar el cálculo de las distancias mediante los datos de la red vial de la ciudad, debido a que no se encuentra información suficiente para configurar el cálculo de esta forma.

En tercer lugar, se hace un proceso de reducción de variables mediante un análisis de Componentes Principales, técnica de reducción estadística que permite encontrar correlaciones entre los valores del conjunto de valores, revelando nuevas variables (factores) no correlacionadas, que contienen esos patrones de relaciones. Por último, el método cuantitativo, resume la información proveniente de los factores obtenidos, mediante la consolidación de un análisis de puntos calientes (*hotspots*) optimizado, en el cual se señalan las áreas homogéneas de aglomeración de valores positivos (mayor marginalidad) y de valores negativos (menor marginalidad); de manera que sea posible concluir las áreas con mayor concentración de procesos de mayor y menor marginalidad en el territorio objeto de estudio.

Tabla 1 - Variables tomadas del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018 desagregadas por manzanas

Variable	Descripción
Densidad	Número promedio de habitantes en la manzana que viven sobre una unidad de superficie (m ²)
TP_9_1_USO	Conteo de unidades con uso de vivienda
TP_9_2_USO	Conteo de unidades con uso mixto
TP_9_3_USO	Conteo de unidades con uso no residencial
TP_9_3_1_NO	Conteo de unidades mixtas con uso no residencial Industria
TP_9_3_2_NO	Conteo de unidades mixtas con uso no residencial Comercio
TP_9_3_3_NO	Conteo de unidades mixtas con uso no residencial Servicios
TP_9_3_5_NO	Conteo de unidades mixtas con uso no residencial Institucional
TVIVIENDA	Conteo de viviendas
TP14_1_TIP	Conteo de viviendas tipo Casa
TP14_2_TIP	Conteo de viviendas tipo Apartamento
TP14_3_TIP	Conteo de viviendas tipo Cuarto
TP15_4_OCU	Conteo de viviendas desocupadas
TP16_HOG	Conteo de hogares
TP27_PERSO	Conteo de personas
TP19_EE_1	Conteo de Viviendas con Energía Eléctrica
TP19_ACU_1	Conteo de viviendas con servicio de acueducto
TP19_ALC_1	Conteo de viviendas con servicio de Alcantarillado
TP19_GAS_1	Conteo de viviendas con servicio de gas natural red pública
TP19_RECB_1	Conteo de viviendas con servicio de recolección de basuras
TP_19_INTE1	Conteo de viviendas con servicio de internet
TP34_1_EDA	Conteo de personas entre 0 y 9 años

Tabla 1 - Continuación...

Variable	Descripción
TP34_2_EDA	Conteo de personas entre 10 y 19 años
TP34_3_EDA	Conteo de personas entre 20 y 29 años
TP34_4_EDA	Conteo de personas entre 30 y 39 años
TP34_5_EDA	Conteo de personas entre 40 y 49 años
TP34_6_EDA	Conteo de personas entre 50 y 59 años
TP34_7_EDA	Conteo de personas entre 60 y 69 años
TP34_8_EDA	Conteo de personas entre 70 y 79 años
TP34_9_EDA	Conteo de personas entre 80 y más años
TP51PRIMAR	Conteo de personas donde el nivel educativo del último año alcanzado es Preescolar - Pre-Jardín y Básica Primaria
TP51SECUND	Conteo de personas donde el nivel educativo del último año alcanzado es Básica Secundaria 3..6
TP51SUPERI	Conteo de personas donde el nivel educativo del último año alcanzado es Técnica Profesional 7...9
TP51POSTGR	Conteo de personas donde el nivel educativo del último año alcanzado es 1 año Maestría, 1 Año Doctorado
TP51_13_ED	Conteo de personas donde el nivel educativo del último año alcanzado es Ninguno

Fuente: DANE (2018)

En la aproximación cualitativa, a partir de un ejercicio de construcción de cartografía social con líderes de la comunidad de los barrios: Fredonia y Olaya Herrera, de la Localidad de la Virgen y Turística, se identifican percepciones sobre condiciones de habitabilidad frente a disfuncionalidades en el acceso a diversos servicios en el territorio, que explican los procesos de marginalización socioeconómica y espacial estudiados. La información resultante se sintetiza en la construcción de mapas, que identifican aspectos diversos, tales como: fronteras invisibles asociadas a la percepción de seguridad; lugares de encuentro social en el espacio público; y nodos de movilidad urbana de carácter formal e informal. Estos productos cartográficos se han digitalizado, manteniendo de forma rigurosa la información construida de forma participativa con la comunidad en los barrios estudiados.

Hallazgos y discusión

La conectividad con los sistemas del territorio como determinante de condiciones de marginalización

Como se ha visto en el apartado anterior, existen unos procesos históricos de desarrollo urbano informal en los barrios que conforman el borde de la Ciénaga de la Virgen, que han estado ampliamente condicionados por la ausencia de servicios urbanos básicos y deficiencias en la conectividad con áreas centrales de la ciudad. Los análisis de las condiciones actuales desde variables que miden las características de la población, condiciones espaciales de la vivienda y desarrollo urbano de la zona, reafirman esta condición, revelando así la existencia de una correlación entre los déficits en los servicios urbanos y conectividad del territorio con la presencia de grados importantes de marginalidad social.

Las variables incorporadas al análisis multivariante incorporan, en primer lugar, información sobre las condiciones de accesibilidad y conectividad del territorio, grado de accesibilidad de las viviendas a servicios educativos, de salud, culturales, institucionales, recreativos y comerciales de importancia en la ciudad, y, finalmente, cercanía a estaciones del sistema de transporte masivo, así como presencia de m² de espacio público; en segundo lugar, información sobre servicios y condiciones de la vivienda en términos del tipo de vivienda, servicios públicos (incluido internet), estratos socioeconómicos, grado de diversificación en los usos de la vivienda hacia actividades comerciales para generar ingresos a la familia; y, finalmente, variables sobre condiciones de la población, como especialización de la población en niveles educativos (incluida población sin educación), población vulnerable por pertenecer a grupos de edad extremos (niños, jóvenes y ancianos), y hacinamiento de la población.

El análisis de componentes principales permitió identificar 10 factores con un porcentaje de la varianza del 68,4% del conjunto de variables incorporadas (35). Estos factores permitieron identificar diferentes grados de marginalidad socioeconómica y espacial por diferentes condiciones vinculadas a características de la población, conectividad y accesibilidad a servicios urbanos y condiciones de la vivienda.

De tal forma, en primer lugar, los factores que identifican los niveles más altos de marginalidad, con un porcentaje acumulado del 41,8% de la varianza, incluyen grados bajos de conectividad y accesibilidad del territorio a servicios urbanos (equipamientos) y servicios de comercio; niveles altos de hacinamiento; deficiencia en servicios públicos con los que cuenta la vivienda, especialmente internet; estratos socioeconómicos bajos (1); diversificación de la vivienda hacia actividades comerciales; además de condiciones de marginalidad socioeconómica por niveles educativos bajos de la población y existencia de población más vulnerable por rangos de edad (niños y jóvenes). En segundo lugar, los factores que identifican los niveles medios de marginalidad, con un porcentaje acumulado del 8,2% de la varianza, incluyen niveles educativos medios de la población; estratos socioeconómicos medios (2 y 3); y rangos de edad medios de la población. Finalmente, los factores que identifican los niveles bajos de marginalidad, con un porcentaje acumulado del 18,4% de la varianza, incluyen niveles educativos altos de la población (técnicos, profesionales y posgraduados); estratos socioeconómicos medios (3 y 4); población principalmente adulta; mayor área de espacio público; mejores condiciones de la vivienda; mayor cobertura de internet; y mejores condiciones de accesibilidad a equipamientos y áreas centrales del territorio.

Las variables incorporadas al análisis de componentes principales realizado revelan la agrupación de variables que permiten identificar diferentes niveles de marginalidad socioeconómica de la población, los cuales están ampliamente determinados, en el caso de los niveles más altos de marginalidad socioeconómica, por la cercanía a la Ciénaga de la Virgen; mientras que la cercanía a sistemas de conectividad del territorio, específicamente la Avenida Pedro de Heredia, explica la presencia de menores índices de condiciones de marginalidad. En esta avenida se localizan importantes infraestructuras de equipamientos urbanos, además del sistema troncal de transporte público masivo Transcaribe que conecta la centralidad histórica con centralidades emergentes como La Castellana, al oriente de la ciudad y limítrofe con el área de estudio. Esta mayor o menor distancia a los sistemas de conectividad del territorio, también permite identificar unos niveles de marginalidad socioeconómica media (Figura 3). Como se observa, los barrios Fredonia y Olaya se encuentran altamente afectados por niveles altos de marginalidad, por su mayor cercanía al sistema de la Ciénaga de la Virgen y mayor distancia de la Avenida Pedro de Heredia.

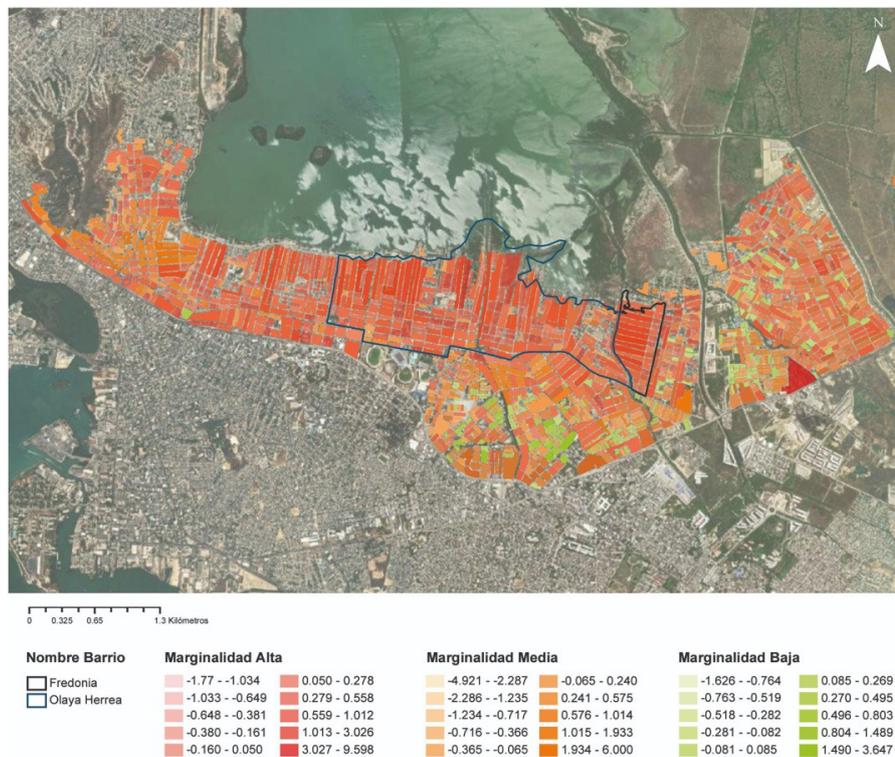


Figura 3 - Grado de marginalidad socioeconómica y espacial desde el análisis multivariante de Componentes Principales. Fuente: elaboración propia con base en datos del Censo, DANE (2018) y análisis propios de distancia a servicios urbanos y áreas centrales del territorio.

El análisis de puntos calientes (*hotspot*) optimizado con el resultado de los factores obtenidos del análisis factorial, permite identificar las áreas homogéneas con mayor y menor concentración de marginalidad socioeconómica y espacial. La Figura 4 muestra, en primer lugar, las grandes bolsas de alta marginalidad (valores en rojo) situadas en los bordes de la Ciénaga de la Virgen, desde la conocida como carrera 36 hacia el norte, y de manera atomizada en algunos barrios de la zona, entre los que se encuentran los barrios Fredonia y Olaya. En segundo lugar, las áreas de baja marginalidad (valores en azul), se encuentran en las zonas más cercanas a la Avenida Pedro de Heredia y en zonas del barrio El Pozón, el cual es uno de los barrios más tradicionales de la zona.

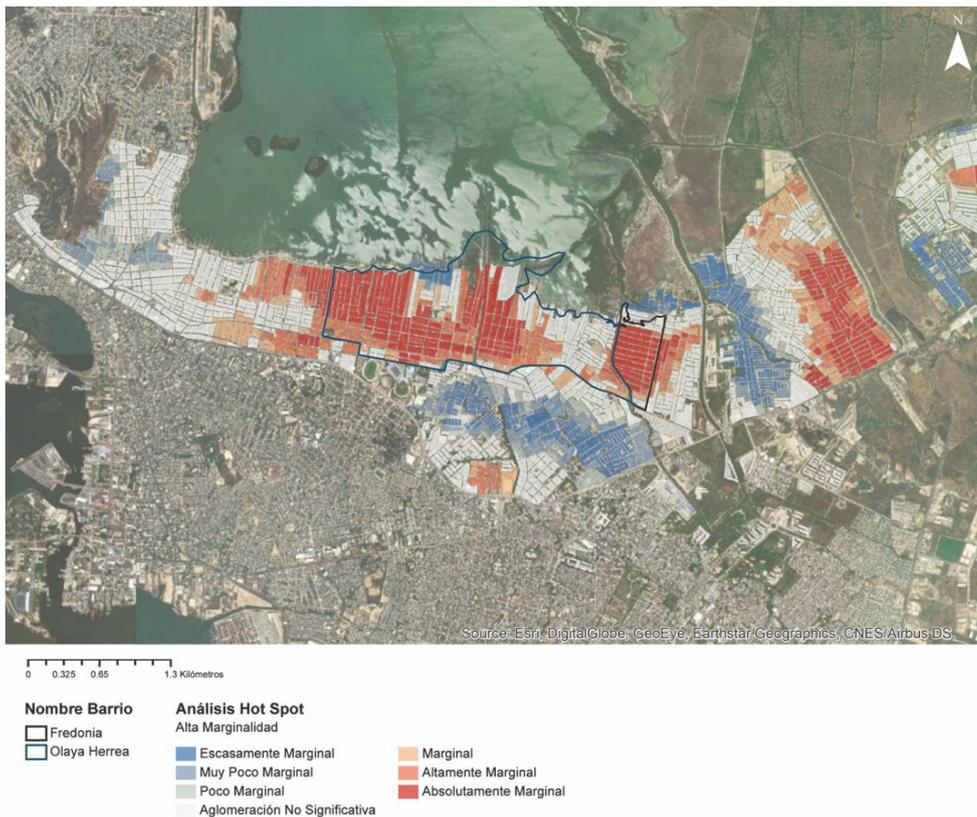


Figura 4 - Clusterización de altos y bajos grados de marginalidad socioeconómica y espacial desde el análisis hotspot de los factores resultantes del análisis de Componentes Principales. Fuente: elaboración propia.

Los análisis realizados reafirman que la exposición o cercanía a sistemas artificializados estructurantes del territorio son aspectos determinantes para la generación de condiciones de mayor o menor vulnerabilidad de la población. De tal forma, la mayor o menor permeabilidad hacia esos sistemas determina que los residentes puedan tener buenas o deficientes, incluso nulas posibilidades del acceso a servicios diversos que permitan superar condiciones de pobreza, como el acceso a educación o bienestar social. De hecho, como se observa en la Figura 5, las áreas del territorio con mayores índices de marginalidad socioeconómica y espacial están ampliamente caracterizadas por la presencia de altas vulnerabilidades en las condiciones de la población. Como se observa, áreas con condiciones altas de marginalidad socioeconómica y espacial tienen especializaciones (valores superiores a 1) en población sin nivel educativo o nivel educativo de básica primaria. Adicionalmente, estos coeficientes de bajo o nulo nivel educativo coinciden con la presencia de especialización de población con edades inferiores a 19 años, es decir población de jóvenes y niños. Situación que sin duda deja entrever que las condiciones de cambio en las condiciones de marginalidad socioeconómica ampliamente estarán determinadas por cambios en las condiciones de desarrollo urbano del territorio, incluidas la generación de infraestructuras educativas y otras que mitiguen las condiciones de vulnerabilidad de la población.

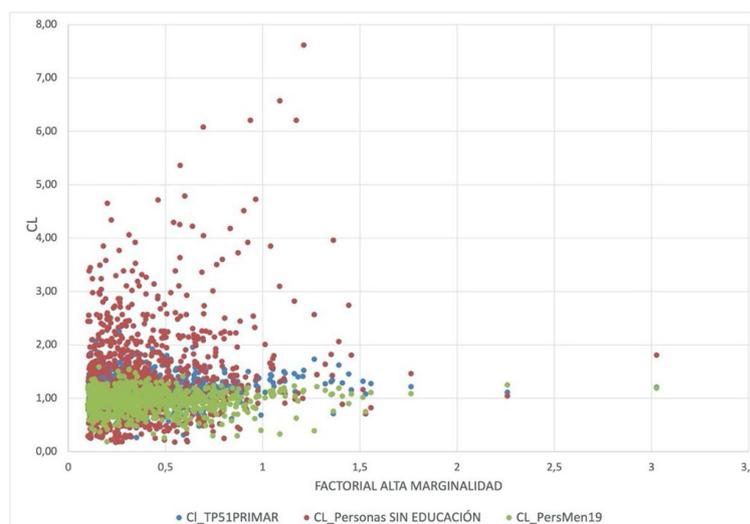


Figura 5 - Coeficiente de especialización (CL) de los niveles educativos y rango de población joven en las áreas del territorio de la Ciénaga de la Virgen con mayores índices de marginalidad socioeconómica y espacial. Fuente: elaboración propia con datos del Censo (DANE, 2018) y resultados del análisis de componentes principales.

Las condiciones de marginalidad espacial y socioeconómica, determinadas como se ha visto, entre otros factores por condiciones de conectividad y accesibilidad del territorio, particularizan también, condiciones de accesibilidad a una mayor o menor conectividad digital de la población; aspecto que sin duda contemporáneamente es un aspecto determinante para la funcionalidad del territorio y la superación de condiciones históricas de marginalidad.

Como se observa en la Figura 6, en las áreas del territorio donde se han evidenciado mayores niveles de marginalidad socioeconómica y espacial se evidencian menores condiciones de accesibilidad a conectividad digital (internet). Especial relevancia tienen la baja accesibilidad a internet de los barrios Fredonia y Olaya, con niveles en torno al 15% de los hogares, cuando en la Localidad la cifra media es del 29% de los hogares.

No cabe duda que la convergencia de factores relacionados con la conectividad digital tiene que ver con la difusión de computadores y la presencia de infraestructuras educativas para la población, lo que algunos autores llaman *hard networks* (Malecki, 2012), las cuales brindan contemporáneamente, en un escenario de globalización, una base tecnológica al conjunto de redes que a nivel local articulan el capital social o relacional de las comunidades, y que permiten incluso diferentes niveles de conectividad que pueden superar conexiones intraurbanas, es decir, con otros territorios lejanos, en favor de la superación de brechas históricas de accesibilidad a conocimiento y educación que mitiguen la marginalidad espacial causadas por los déficits en el desarrollo urbano (Capello, 2014). Adicionalmente, como la pandemia del Covid19 ha demostrado, la educación virtual acentúa inequidades espaciales en el territorio, atomizando aún más factores de exclusión social, por las dificultades que población con vulnerabilidad y condiciones de marginalidad tienen para el acceso a un computador o incluso a una red de internet que les permita el acceso a educación e interacciones con las instituciones (Reyes, 2020).

En síntesis, la correlación entre condiciones históricas de marginalidad socioeconómica y déficits estructurales en el desarrollo urbano, heredados del crecimiento informal del territorio, ha constituido un factor ampliamente determinante para el mantenimiento de condiciones amplias de pobreza multidimensional que afectan las condiciones de habitabilidad y desarrollo de las comunidades, allí asentadas.

Las políticas de planificación urbana implementadas en la ciudad a lo largo de su historia no han contribuido a la mitigación de niveles de marginalidad en el entorno de la Ciénaga de la Virgen, ni han logrado frenar los procesos de ocupación informal del territorio. Solo la consolidación del eje urbano que constituye la Avenida Pedro de Heredia con la extensión del sistema de transporte público masivo Transcaribe y la localización de algunos equipamientos de valor para la ciudad, como la zona deportiva, la sede del ente público de educación técnica SENA (Servicio Nacional de Aprendizaje) y algunos

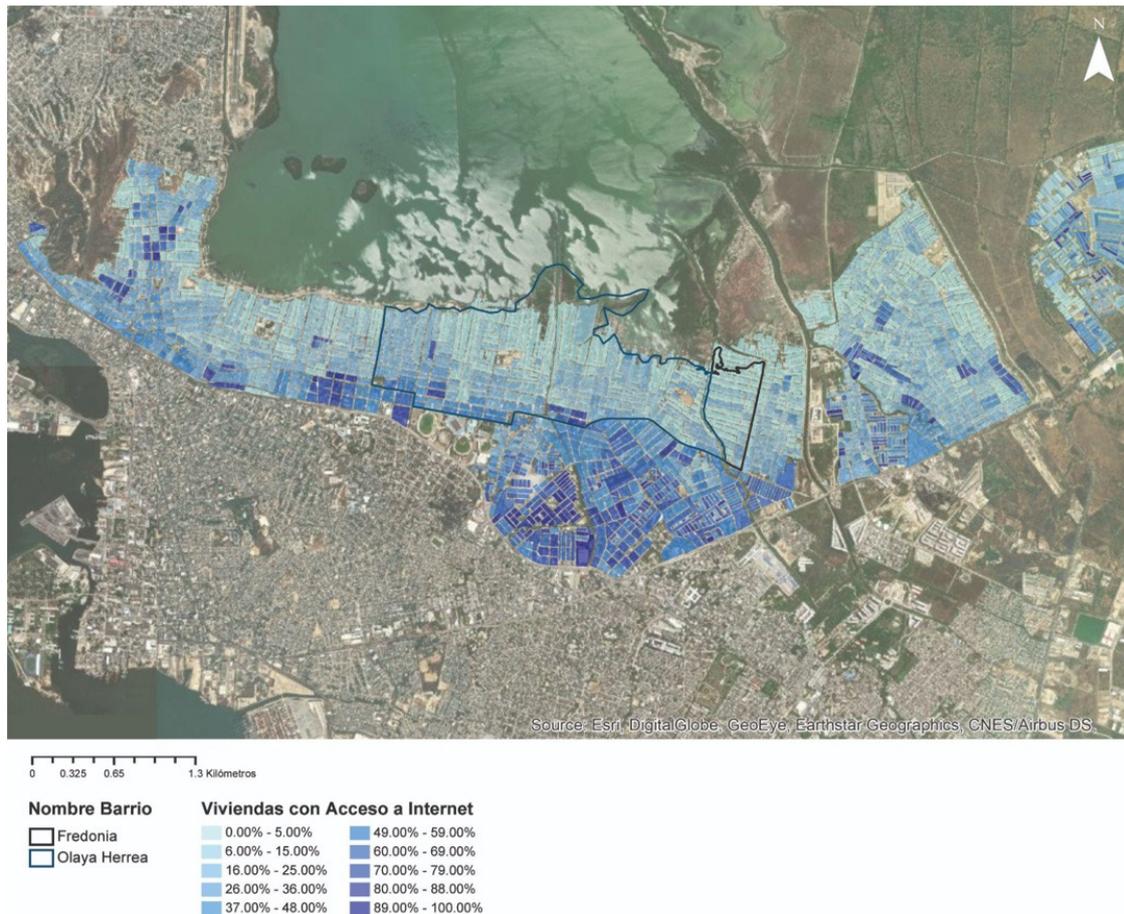


Figura 6 - Porcentaje de nivel de accesibilidad a internet fijo y móvil. Fuente: elaboración propia con datos del Censo Nacional de población y vivienda (DANE, 2018).

dotacionales comerciales, han logrado mitigar los niveles de marginalidad socioeconómica y espacial, característicos de toda la Localidad.

Cómo impactan estas condiciones de marginalidad en la manera como los habitantes perciben y habitan su territorio, es sin duda el hecho más relevante. Por ello, en el siguiente apartado se presentan los resultados del trabajo realizado con la comunidad de los barrios Fredonia y Olaya Herrera, de la Localidad, los cuales constituyen los resultados de la aproximación cualitativa realizada.

El impacto de las condiciones de marginalización espacial en la habitabilidad del territorio. Una cartografía pensada desde los habitantes

La construcción de una cartografía social, con líderes comunitarios de los barrios Fredonia y Olaya de la Localidad, busca indagar sobre cómo diversos grupos poblacionales residentes perciben y se apropian de sus espacios; ello, a pesar de los intensos índices de marginalidad observados en el territorio. La construcción de esta cartografía se hizo a partir de la realización de talleres con grupos poblacionales residentes, en el segundo semestre de 2018 y primer semestre de 2019. Los grupos de residentes consultados incluyeron; madres comunitarias del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF); líderes ambientales; asociaciones de mototaxistas (sistema de transporte local); y grupos de jóvenes, entre otros. Como resultado de este ejercicio, que incluyó la realización de talleres *in situ* con los grupos poblacionales detallados, permitió evidenciar aspectos relevantes sobre cómo sus habitantes perciben y habitan cotidianamente sus territorios.

En primer lugar, como lo muestra la Figura 7, los sitios de encuentro de la comunidad están ampliamente relacionados con elementos de la estructura ecológica principal, que incluyen canales de agua y el mismo sistema de calles, que dan cuenta de la importancia de lo público en estas comunidades a pesar de las deficiencias que el mismo sistema urbano presenta. Estos mismos espacios de encuentro confluyen en algunos puntos con áreas del territorio donde se localizan

paradas de uso común del sistema de mototaxis, los cuales, ante la falta de un sistema de transporte público estructurado en el territorio, constituyen un sistema alternativo de movilidad para la población. Como se observa, este sistema alcanza a tener una amplia cobertura en el territorio, sin embargo, el territorio más cercano a la Ciénaga de la Virgen, el cual como se abordó en el análisis cuantitativo evidencia altos índices de marginalidad socioeconómica y espacial, se halla en gran parte por fuera de estas isócronas del servicio local de transporte (isócronas de 5 minutos y 10 minutos, en el color amarillo y rojo, respectivamente).

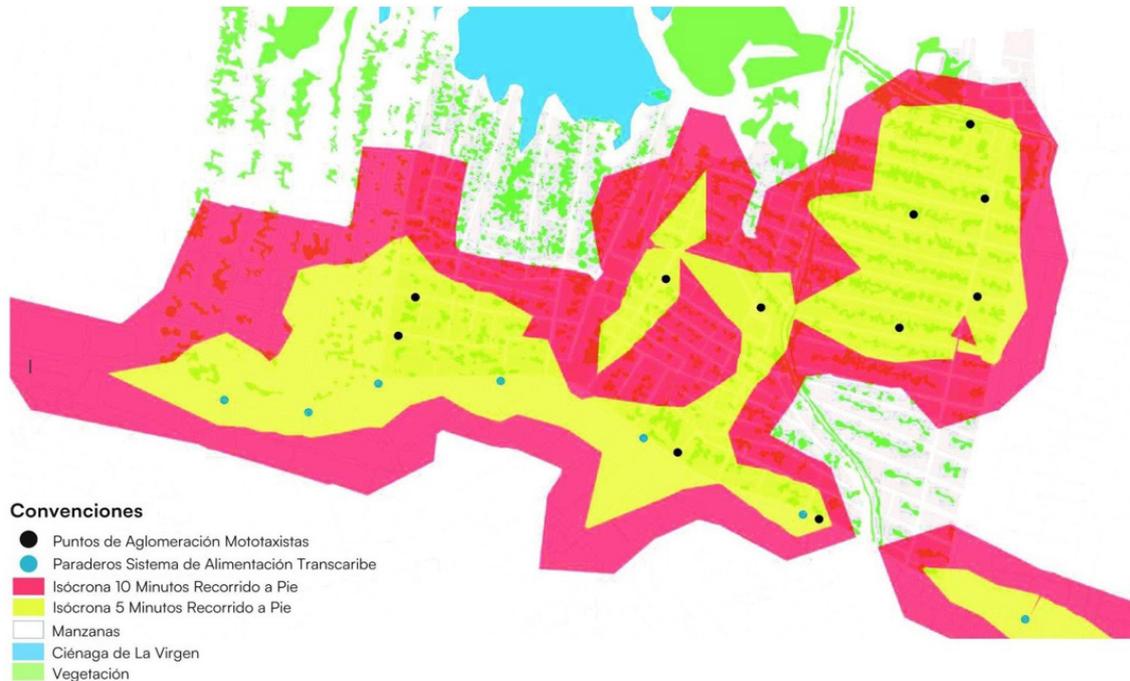


Figura 7 - Lugares de encuentro de la comunidad e isócronas del servicio local de transporte (mototaxis) en los barrios Fredonia y Olaya. Fuente: elaboración propia con datos de los talleres realizados con la comunidad local.

Esta polarización interna en la funcionalidad del territorio se hace evidente en la definición que los mismos habitantes hacen de la presencia de fronteras invisibles internas, las cuales constituyen situaciones de conflicto social intrabarrrial con implicaciones espaciales. Como se observa en la Figura 8, existen múltiples fronteras invisibles, algunas localizadas por el sistema de canales, que afectan claramente las relaciones entre territorios próximos, así como el acceso a servicios de equipamientos de bienestar social barrrial. De manera singular, la presencia de estas fronteras invisibles se hace más evidente hacia zonas próximas a la Ciénaga de la Virgen, donde las condiciones de marginalidad son más elevadas y la accesibilidad por el mismo sistema de transporte local es inexistente.

En síntesis, como se ha observado en este análisis desde la construcción de cartografía social con líderes comunitarios de los barrios Fredonia y Olaya Herrera, las condiciones de marginalidad espacial y socioeconómicas emergen también como factores para procesos de marginalización interna en las formas de apropiación y sociabilidad en el territorio. En ese sentido, aquellas zonas más cercanas al borde de la Ciénaga de la Virgen son las áreas con predominancia de mayor cantidad de fronteras invisibles, áreas percibidas por sus habitantes como lugares inaccesibles, reproduciéndose de esta manera condiciones de segregación interna que profundizan la histórica correlación estudiada en este trabajo, entre marginalidad socioeconómica y espacial. El origen informal de la urbanización y la ausencia de políticas de planificación que equilibren estas inequidades en el territorio, perpetúan, así, la imagen de borde urbano de este territorio.



Figura 8 - Fronteras invisibles y localización de equipamientos de bienestar social de escala barrial. Barrios Fredonia y Olaya. Fuente: elaboración propia con datos de los talleres realizados con la comunidad local.

Conclusiones

El análisis de las condiciones de marginalidad socioeconómica y espacial en la zona de la Ciénaga de la Virgen, en Cartagena de Indias, permite identificar que desde la institucionalidad se ha reconocido y validado la informalidad histórica en el desarrollo urbano de este territorio, puesto que desde finales del siglo XX, con la legalización de muchos de esos asentamientos y la ausencia de políticas de equilibrio en el desarrollo urbano, se ha permitido la profundización de las condiciones de marginalidad con el empeoramiento en las condiciones de pobreza multidimensional de la población residente, puesto que el déficit de servicios públicos y urbanos de calidad, como se pudo evidenciar en el análisis cuantitativo, sigue siendo alto, y, al hacer el cruce con el análisis cualitativo, este resultado también se manifiesta en las cartografías sociales producto de esta investigación.

Como se ha observado, las condiciones de periferia del borde urbano de la Ciénaga de la Virgen en la ciudad han perpetuado unas condiciones de marginalidad sistémica en el territorio, haciendo que solo pequeñas áreas más cercanas a infraestructuras de valor metropolitano, como el eje urbano de la Avenida Pedro de Heredia, que conecta este territorio con el centro histórico por medio del sistema de transporte masivo Transcaribe y nuevas áreas de expansión formal, pueden experimentar un reequilibrio en indicadores de marginalidad socioeconómica; mientras, que extensas áreas que van desde este eje hasta los límites de la Ciénaga, territorio al que históricamente la ciudad ha invisibilizado, se mantengan con niveles altos de marginalidad socioeconómica y espacial. Así mismo, al revisar la cartografía social realizada con los líderes de la comunidad, se puede notar que la fragmentación de estas piezas urbanas se consolida con la existencia de barreras invisibles coincidentes con los límites de los barrios.

Condiciones históricas irresueltas desde la planificación urbana, que responden a la génesis informal de este territorio, mantienen condiciones de marginalidad espacial, manifiestas en tramas urbanas desconectadas de los sistemas generales de la ciudad; territorios sin estructuras formales de mixtura de usos (el comercio de barrio emerge como única alternativa a los ingresos de las familias); viviendas de construcción precaria, y ausencia de un sistema de espacios públicos y servicios urbanos, además de una deficiente conectividad digital. Estas condiciones generan a su vez problemas de hacinamiento, bajos

niveles educativos, y, como se ha observado para los casos de los barrios Fredonia y Olaya, condiciones de segregación interna imaginados por sus habitantes, impulsados, como lo plantea Wacquant (2014), por el desarrollo de sistemas jerárquicos de violencia y control territorial, que reproducen condiciones de marginalización socio espacial en una de las áreas más pobladas de la ciudad de Cartagena.

Declaración de disponibilidad de datos

El conjunto de datos que respalda los resultados de este artículo está disponible en SciELO DATA y se puede acceder a él en <https://doi.org/10.48331/scielodata.NNY21T>

Referencias

- Abello, V., & Giaimo, S. (2000). *Poblamiento y ciudades del Caribe Colombiano*. Santafé de Bogotá: Observatorio del Caribe Colombiano - FONADE.
- Acosta Ordóñez, K. (2013). Cartagena: entre el progreso industrial y el rezago social. *Economía & Región*, 7(1), 5-67.
- Archivo General de la Nación de Colombia. (1964). *Cartagena (trazado urbano 1964)*. Recuperado el 8 de agosto de 2021, de <http://consulta.archivogeneral.gov.co/ConsultaWeb/showImagenes?id=3252752>
- Burgos, S. (2016). *Cartagena de Indias en el sistema mundial: lectura crítica de las geografías postmodernas en una ciudad periférica*. Cartagena de Indias: Editorial Universitaria.
- Capello, R. (2014). Proximity and regional innovation processes: is there space for new reflections? In A. Torre & W. Frédéric (Eds.), *Regional development and proximity relations* (pp. 163-194). Cheltenham: Edward Elgar Publishing. <http://dx.doi.org/10.4337/9781781002896.00012>.
- Caquimbo, S., Ceballos, O. L., & López, C. (2017). Public space, peri-urban areas and the right to the city. Intervention in Caracol Park, Ciudad Bolívar. *Revista INVI*, 32(89), 113-143.
- Clementi, A., & Perego, F. (1990). *Eupolis: la riqualificazione delle città in Europa*. Bari: Laterza.
- Consultoría de Ingeniería y Arquitectura – IDOM. Banca de Desarrollo Territorial – FINDETER. (2017). *Estudios Base para el Distrito de Cartagena de Indias, Colombia. Módulo 3: Estudio de crecimiento urbano en Cartagena de Indias, Colombia (Informe Final)*. Recuperado el 1 de julio de 2022, de <https://www.scribd.com/document/446070779/CARTAGENA-M3-Crecimiento-Urbano>
- Deavila Pertuz, O. (2015). Los desterrados del paraíso: turismo, desarrollo y patrimonialización en Cartagena a mediados del siglo XX. In A. Abello Vives & F. J. Flórez Bolívar (Eds.), *Los desterrados del paraíso: raza, pobreza y cultura en Cartagena de Indias* (pp. 123-146). Cartagena: Maremagnum.
- Deavila Pertuz, O. (2019). Community action, the informal city and popular politics in Cartagena (Colombia) during the National Front, 1958–74. In: Geraghty, N., & Laura Massidda, A. (Eds.), *Creative spaces: urban culture and marginality in Latin America* (pp. 107-132.). London: Institute of Latin American Studies, School of Advanced Study, University of London.
- Delfino, A. (2012). La noción de marginalidad en la teoría social latinoamericana: surgimiento y actualidad. *Universitas Humanistica*, (74), 17-34.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Bogotá: DANE. Recuperado el 8 de agosto de 2021, de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivienda-2018>
- Espinosa, A. (2015). Desarrollo humano y desigualdades en Cartagena de Indias 1980-2015. In A. Abello Vives & F. J. Flórez Bolívar, (Eds.), *Los desterrados del paraíso: raza, pobreza y cultura en Cartagena de Indias*. (pp. 220-250.). Cartagena, Colombia: Maremagnum.

- Establecimiento Público Ambiental – EPA. (2021). *Formulación del Plan Institucional de Gestión Ambiental (PIGA)*. Cartagena de Indias: EPA. Recuperado el 8 de agosto de 2021, de <https://epacartagena.gov.co/web/nosotros/piga/>
- Hernández, F., & Becerra, A., eds (2017). *Marginal urbanisms: informal and formal development in cities of Latin America*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.
- Hernández-García, J. (2013). Construcción social de espacio público en barrios populares de Bogotá. *Revista INVI*, 78(28), 143-178. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582013000200005>.
- Hidalgo, R., & Orellana, A. (2011). Negocios inmobiliarios y la transformación metropolitana de Santiago de Chile: desde la renovación del espacio central hasta la periferia expandida. *Revista Geográfica de América Central*, 2(47), 1-16.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 28(85), 11-20. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>.
- Malecki, E. (2012). Regional social capital: why it matters. *Regional Studies*, 46(8), 1023-1039. <http://dx.doi.org/10.1080/00343404.2011.607806>.
- Pimienta, A. (2013). *Derecho y Urbanismo en Cartagena, evolución histórica y normativa* (Tesis de doctorado). Facultad de Derecho, Universidad de Cartagena, Cartagena, Colombia.
- Reyes, C. Q. (2020). Pandemia Covid-19 e Inequidad Territorial: el agravamiento de las desigualdades educativas en Chile. *Revista Internacional de Educación para la Justicia Social*, 9(3), 3-5.
- Rodríguez, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE (Santiago)*, 34(103), 49-71.
- Rodríguez, R. (2017). *Segregación espacial y racial en Cartagena de Indias Colombia* (Tesis de maestría). Universidad del Valle, Cali, Colombia.
- Tarchópulos, D., & Ceballos, O. (2005). *Patrones arquitectónicos y urbanísticos en la vivienda dirigida a los sectores de bajos ingresos en Bogotá*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Valdelamar Villegas, F. (2017). Modernización urbana y exclusión social en Cartagena de Indias, una mirada desde la prensa local. *Territorios*, 36(36), 159-188. <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5157>.
- Villamil-Mejía, A., & Blanco-Ramírez, D. M. (2022). Herramientas participativas para el inventario del patrimonio natural y cultural en asentamientos informales. Caso de estudio: barrio El Pozón, UCG6 de la ciudad de Cartagena. *Territorios*, (46), 1-29. <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9952>.
- Wacquant, L. (2008). Territorial stigmatization in the age of advanced marginality. In J. Houtsonen & A. Antikainen (Eds.), *Symbolic power in cultural contexts* (pp. 43-52.). Rotterdam: Brill Sense.
- Wacquant, L. (2014). Marginalidad, etnicidad y penalidad en la ciudad neoliberal: una cartografía analítica. In L. Wacquant & C. Korol (Eds.), *Tiempos violentos. Barbarie y decadencia civilizatoria* (pp. 177-211.). Buenos Aires: Herramienta.

Editores invitados: Vasco Barbosa, Lakshmi Rajendran y Mónica Suárez

Recibido: Nov. 08, 2021

Aprobado: Ago. 31, 2022