

En el caso del Departamento de la Guajira las condiciones de Reserva Indígena tampoco han facilitado el manejo litoral por parte de las comunidades indígenas pues la presión a la que están sometidas estas reservas han producido ventas masivas de tierras de indígenas a particulares y posiblemente a cadenas hoteleras, según lo denuncia el CEPER²⁷

El caso de los departamentos del Atlántico y Bolívar en la Carretera Litoral entre Barranquilla y Cartagena, la situación parece extrema, pues todo el litoral ha sido apropiado privadamente y se están construyendo inmensos desarrollos urbanísticos con fines turísticos y residenciales especialmente cerca de estas dos grandes ciudades (la 4ª y la 6ª más grandes ciudades del país). El caso de Cartagena es tan evidente que se tratará de manera especial.



Playas de Santa Verónica. Atlántico

Playas del centro San Andrés Isla

Fuente: Programa Manejo del Litoral Caribe, 2006. UNAL, Sede Caribe

Por su parte en el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina *en relación con la ocupación del espacio publico de las playas en la Isla, según la Ley 1ª de 1972 "Régimen Administrativo y Político de la Intendencia Especial de San Andrés y Providencia"* y de acuerdo a lo que establecía la

²⁷Centro de Estudios Periodísticos de la Universidad de los Andes

constitución de 1886 vigente para ese entonces, el POT realiza un listado de las concesiones y licencias otorgadas para la ocupación de estos espacios. Aquí se aclara que el mayor número de ocupación es por parte de viviendas. Se hace alusión que algunas ocupaciones se hicieron de carácter intemporal o móvil y con el tiempo se volvieron permanentes. Se destaca que en cuanto a la jurisdicción de estas zonas el mayor problema sigue siendo la falta de claridad no solo administrativa, también conceptual que existe al respecto entre el Departamento, CORALINA, y DIMAR. (Parra 2010:211)

Paradójicamente, al lado de su inigualable riqueza en recursos marinos y costeros, y de su importante infraestructura inmobiliaria, las comunidades asentadas históricamente en el litoral Caribe se encuentran entre las más pobres del país: sus condiciones económicas, de salubridad y satisfacción de las necesidades básicas son lamentables; según la Dirección Nacional de Planeación (DNP, 2007: 16) en términos de ingreso *per capita*, en la mayoría de los departamentos costeros es inferior al promedio nacional. Aunque las causas pueden ser diversas y complejas, en todo caso se hallan enmarcadas en un determinado modelo de desarrollo y unas políticas costeras que continúan privilegiando factores de tipo macroeconómicos, dictados por organismos gubernamentales y no gubernamentales tanto de la esfera nacional como internacional, en especial con lo que tiene que ver con la distribución y manejo del territorio, así como el impulso y sostenimiento de procesos urbanizadores. De ahí que se observe una alta movilidad poblacional en la región hacia los centros industriales y turísticos cercanos, sobre todo en el corredor Santa Marta – Barranquilla - Cartagena que concentra la mayor actividad económica regional, brindando a la vez

cobertura de servicios públicos, de infraestructura y posibilidades de educación; asimismo, se concentran la mayoría de las actividades relacionadas con la industria, el turismo, el sector portuario, y existe más seguridad que en las áreas rurales que, por efectos de la pobreza y el conflicto armado, han pasado a ser zonas expulsoras de población.

En suma, estos procesos migratorios pueden ser vistos también como efectos de la poca importancia histórica que ha tenido el mar y el litoral para el desarrollo del país, generando serios problemas de manejo territorial, donde las políticas y herramientas para el manejo costero no han tenido poca o ninguna incidencia dentro del territorio. Así, uno de los problemas que sobresale en la zona costera²⁸ es el crecimiento urbano no planificado y no sostenible: proliferación de asentamientos humanos precarios y en zonas de alto riesgo; conflictos de uso del suelo; ocupación de bienes de uso público; y un elevado deterioro ambiental en las áreas de influencia de las principales concentraciones urbanas (INVEMAR 1998, 2005, DNP 2007).

En esta transformación histórica de la línea costera ha influido, de manera determinante, una particular *concepción* del territorio en general, y del espacio litoral en particular: tanto desde las instancias oficiales de poder político como de las

²⁸ Se define la Zona Costera Colombiana como una entidad geográfica del territorio nacional definida y separada con características naturales, demográficas, sociales, económicas y culturales propias y específicas. Está formada por una franja de anchura variable de tierra firme y espacio marítimo en donde se presentan procesos de interacción entre el mar y la tierra". En ella se desarrollan actividades como la pesca, el turismo, la navegación, el desarrollo portuario, la explotación minera y donde se dan asentamientos urbanos e industriales muy importantes; es un recurso natural único, frágil y limitado del país que exige un manejo adecuado para asegurar la conservación, su desarrollo sostenible y la preservación de los valores culturales de su población. Documento base para la elaboración de la política de zonas costeras 1997.

comunidades allí asentadas; además, unos *usos y apropiaciones* conflictivos en franco detrimento de lo ambiental o, en su defecto, abiertas usurpaciones territoriales traducidas en beneficios particulares. Igualmente, el papel jugado por las dirigencias locales y regionales en lo relativo a la falta de implementación de *políticas costeras*, así como su falta de aplicación de *normatividades* y restricciones vigentes inciden notoriamente en la definición, tratamiento y uso de bienes públicos, espacios públicos, y patrimonio de la nación.

Entonces, una *problematización* del espacio litoral –en el marco de su transformación histórica- introduce unas consideraciones desde “lo político” en el sentido de la concepción e implementación de modelos técnico-ideológicos a la hora de concebir la ciudad. Lo que, además de remitirnos a las esferas de lo público y lo privado respecto a los grados de accesibilidad y movilidad percibidos socialmente, hace referencia también a la existencia de unos procesos legitimadores que, amparados en el discurso de la “modernización”, han *naturalizado* toda una serie de ocupaciones ilegales a favor de intereses privados, y donde la falta de implementación de unas políticas públicas se pone de manifiesto. Se abre así la discusión en torno a la definición de modelos y políticas de “lo público” a partir de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT’s), en sus componentes económicos, políticos y sociales, y las respuestas desde la institucionalidad frente al manejo de dichas áreas litorales. Así, a la luz de un evidente deterioro de *lo público*, cabría preguntarse entonces si dichos POT’s en el Caribe colombiano han logrado dirimir los conflictos surgidos del

encuentro entre el bien común y los intereses privados, o por el contrario los han agravado.

En este sentido, los Distritos de Santa Marta, Departamento del Magdalena, Cartagena, Departamento de Bolívar y el de Manaure en el Departamento de la Guajira –caso que nos ocupan- no dista mucho de los conflictos presentes a nivel regional y global en lo que a zonas costeras se refiere.

3.3. La ocupación ilegal

A pesar de la normatividad vigente del Estado colombiano, anteriormente enunciada y detallada (Ver punto 2.1.1) se observa el otorgamiento de licencias de construcción y autorización sin estudios previos que consideren los diversos tipos de impacto en comunidades locales urbanas y rurales costeras; por ello es común ver construcciones en proceso sin la debida licencia: “primero se inicia la obra y luego se pide la licencia” reza la percepción generalizada en el ciudadano común, convirtiéndose esto en uno de los mayores problemas para la recuperación del espacio público litoral²⁹. La DIMAR, como organismo encargado de supervisar y autorizar diversos tipos de acciones marítimas determina en su Artículo 2,

²⁹ Mediante el Decreto 2150 de 1995 el gobierno nacional crea las Curadurías Urbanas, allí plasmo la necesidad de trasladar a los particulares funciones administrativas que habían sido desarrolladas históricamente por los entes estatales de planeación. Esto con el único fin de lograr que dichos particulares se encargaran de descongestionar y mejorar la planeación local urbana. La facultad de expedir licencias de construcción, ampliación, modificación, adecuación forman parte de sus funciones. Las Curadurías Urbanas es una figura atípica a nivel mundial y propio del derecho colombiano, sin ningún tipo de antecedentes en nuestro ordenamiento. Batispte, Daniel y Lora, José David. “Las Curadurías Urbanas”. Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Derecho.

parágrafo 2 del Decreto 2324 de 1984 como su jurisdicción en costas y riberas una extensión de cincuenta (50) metros medidos desde la línea de la más alta marca y más alta creciente hacia adentro. Teniendo en cuenta esto, la DIMAR puede detener construcciones que no cumplan con dicho requerimiento.

Sin embargo, el problema de la apropiación del espacio público litoral en el Caribe colombiano es un amplio espectro que comprende invasiones, titulaciones y ocupaciones ilegales del litoral. Es decir no solo hay apropiación particular del "bien común" en las zonas de bajamar, mediante acciones la mayor parte de las veces ilegales (Vergara, 2008) se ha convertido de "bien público". Como estos sí se pueden vender legalmente, mediante reclamaciones amañadas se convierten en "bien privado", desapareciendo así el litoral como espacio público. A lo largo y ancho de la línea costera es posible constatar el incontrolable avance de los agentes invasores del espacio público, sin determinarse claramente las acciones de cumplimiento que regulen y contrarresten los efectos devastadores sobre el medio ambiente y la apropiación privada del "bien común" inalienable, imprescriptible e intransferible. Como se anotó, el marco de referencia es amplio, pero no obstante existen ciertas regularidades que pueden ilustrar la paulatina ocupación ilegal de la línea costera.

Una de las entidades públicas que ha dado alertas tempranas acerca de las múltiples irregularidades en relación a los terrenos de litoral ha sido la Procuraduría General de la Nación, la cual viene denunciando de manera reiterada el abuso con las zonas de playas en todo el litoral Caribe, especialmente en lo que tiene que ver con titulaciones ilegítimas a particulares, y

ocupaciones ilegales del espacio público. En las décadas de los años cincuenta y sesenta del siglo XX se da un importante incremento en el desarrollo urbanístico en la región Caribe. En este mismo período se registra el máximo nivel de crecimiento poblacional en la región (Díaz Sarmiento, 2005). Con ello, se empiezan a implementar mecanismos como el de la parcelación de terrenos de playas por parte de particulares, que terminaban luego en proyectos turísticos o en construcción de viviendas privadas:

“en un esfuerzo por detener la parcelación de los bienes, el Ministerio Público (Procuraduría General de la Nación) está interviniendo activamente ante las entidades estatales encargadas de protegerlas y prepara el camino para impulsar acciones judiciales que permitan su recuperación” (González, 1991: 1).

Pero esto no obedece de ninguna manera a circunstancias aisladas sino que representa un modo sistemático de apropiación ilegítima del espacio público, de proporciones regionales si se tiene en cuenta que afecta a extensas zonas litorales en Departamentos como Bolívar y Magdalena; además de contar con el agravante de que supuestos propietarios, en muchos casos, esgrimen escrituración por tradición, o titulaciones por las autoridades de turno, lo que dificulta o dilata los procesos legales de clarificación y recuperación.

Por otra parte, la perspectiva medioambiental ligada a situaciones irregulares de ocupación tampoco es alentadora. Por ejemplo, desde la década de los años noventa las playas de Cartagena, San Andrés, Providencia y Santa Marta vienen presentando niveles alarmantes de contaminación de las aguas marinas, y todas debido a un factor común: el vertimiento de aguas negras, desagües directos al mar, y la acumulación de

basuras en el medio marino. Todo como consecuencia de un desarrollo urbano no planificado, rompiendo así el equilibrio entre las necesidades de un desarrollo territorial de las ciudades y la capacidad crítica de las zonas de litoral.

“por el lado de Providencia, según Coralina³⁰ la situación reviste gravedad, especialmente en las playas de Fresh Water Bay, tradicional sector hotelero de la isla, cuyo alcantarillado ha sido una promesa nunca cumplida de todas las campañas a la alcaldía. Allí se concentra una gran cantidad de establecimientos de servicios turísticos como hoteles, cabañas, y restaurantes que en su mayoría vierten sus aguas residuales a la bahía” (El Tiempo, enero 2 de 1996).

En 1994, iguales denuncias se presentaban en las playas de Castillogrande y el Laguito en Cartagena y con efectos aún más críticos en términos ambientales y de salud pública:

“Las aguas internas de Castillogrande y la escollera o pared submarina en El Laguito están contaminadas, según se desprende de los análisis de laboratorio realizados por la Universidad de Cartagena, que corroboran la presencia de heces y otras sustancias contaminantes. Aunque los bañistas se abstuvieron este fin de semana de utilizar esas playas, tal como lo advirtió el Instituto de los Recursos Naturales Renovables (Inderena) debido al alto grado de contaminación, la decisión sobre el cierre definitivo de estas playas se tomará hoy por parte de las autoridades. La contaminación se presenta en esta época del año en una extensión de 3,5 kilómetros del mar interior, debido a la corriente del Canal del Dique. Esta arrastra los residuos del emisario submarino -que lleva las aguas servidas hasta la bahía- de la isla de Manzanillo, contaminando toda la zona. [...] Los análisis realizados por la Universidad de Cartagena, contratados por el Fondo Mixto de Promoción Turística, establecen que los índices de contaminación sobrepasan los establecidos por el Ministerio de Salud, que son de cien colonias por mililitro de agua en coliformes fecales y mil colonias en coliformes totales” (Meléndez, Rosario. El Tiempo, agosto 22 de 1994).

³⁰ “Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago”.

A pesar de la intervención de organismos de vigilancia y control como la Procuraduría General de la Nación; sentencias del Consejo de Estado, o las medidas administrativas por parte de los entes reguladores del espacio público como el Ministerio del Medio Ambiente o el INCODER³¹, el problema de la ocupación ilegal del espacio público en zonas de litoral persiste en la región: y no sólo se mantiene sino que reviste nuevas formas y mutaciones. Nuevas prácticas discursivas que acuden a términos como “sostenibilidad”, “desarrollo”, “bienestar” o “calidad de vida”, pero que no reflejan cosa distinta a los intereses de poderes económicos –locales, nacionales, transnacionales– en disputa por el dominio y control de los recursos y privilegios de *lo público*. De ahí que las nuevas políticas de gestión y administración de lo público por concesionarios privados –como en el caso de playas y áreas costeras protegidas– obtengan plena justificación y sustento en el discurso del “desarrollo sostenible”, representando un verdadero contrasentido en la medida que pretende conciliar modelos económicos de costo-beneficio con políticas públicas de preservación del medio ambiente a largo plazo.

El seguimiento tanto de organismos gubernamentales como civiles da cuenta de aquellas zonas que han sido vulneradas en su espacio público litoral en la región Caribe que, en sus particularidades, han contribuido a una transformación significativa de la línea costera, hasta convertirse en una problemática creciente por las características propias de una ocupación indiscriminada, no planificada, como se verá en

³¹ La Ley 135 de 1961 señaló la competencia del Instituto Colombiano de la Reforma Agraria - INCORA (hoy INCODER) para clarificar la situación de las tierras desde el punto de vista de su propiedad, a objeto de identificar con la mayor exactitud posible las que pertenecen al Estado, facilitar el saneamiento de la titulación privada y cooperar en la formación de los catastros fiscales.

seguida con algunos casos referenciados a través de información secundaria y en visitas directas, que han venido generando un escenario de deterioro ambiental y desplazamiento físico de comunidades vinculadas tradicionalmente con el medio marino y costero.

3.3.1. El caso de Islas del Rosario³²

Entre los múltiples casos de ocupación ilegal, talvez sea el de las Islas del Rosario³³, en el Departamento de Bolívar, el de mayor despliegue y resonancia en la opinión pública regional y nacional. Luego de un proceso de ocupación ilegal, que comenzó en los años cincuenta del siglo XX, la mayoría de los 139 predios del complejo insular se han convertido en una suerte de "territorio prohibido"³⁴, donde el goce y

³² Las Islas del Rosario forman parte del Archipiélago de Nuestra Señora del Rosario, localizado a unos 35 kilómetros al suroeste de Cartagena de Indias, entre los 10° 00' - 10° 14' Latitud Norte y los 75° 53' - 75° 45' Longitud Oeste. De origen coralino, rodeados por bajos y arrecifes de coral bien desarrollados, son alrededor de treinta y comprenden en conjunto un área de 384 hectáreas. Entre ellas se destacan: Isla Grande con 206 hectáreas de extensión, la Isla Rosario con 95 hectáreas. La Isla Tesoro tiene un área aproximada de 30 hectáreas. En ella se encuentran una casa en madera para alojamiento del presidente de la República y otra construcción para uso de la administración del Parque Nacional Natural Corales del Rosario; en la Isla Naval se encuentra un puesto de la Armada Nacional. Los demás son una serie de islotes, algunos de ellos artificiales, que han sido levantados por el hombre utilizando bloques de coral extraídos del fondo marino.

³³ "Las islas conocidas con el nombre de Islas del Rosario, entre las cuales se encuentran La Isleta, La Isletica, Isla Grande, Macabí, Roberto, Isla del Rosario, Pavito, Los Palacios, Pirata, Los Caguamo, Bonaire, No Te Vendo o Islote de la Fiesta, Isla del Tesoro, Arenas y otras, que comprenden un área aproximada de 384 hectáreas, 5 kilómetros al noroeste del corregimiento de Barú". (Las Islas del Rosario, un patrimonio de todos los colombianos .Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, República de Colombia: 2).

³⁴ La historia de este enredo legal comenzó a mediados de los años 80. En esa época el Incora emitió unas resoluciones en las que decía que la mayor parte de estas islas eran bienes baldíos, pues sus ocupantes no lograron demostrar títulos de propiedad anteriores a 1912, fecha en que por ley todas las islas que no estuvieran ocupadas se declaraban de la Nación. Sólo en 2004 el gobierno desempolvó el expediente, luego de que la Procuraduría

aprovechamiento de un bien público ha quedado prácticamente desvirtuado por las pretensiones e intereses privados³⁵. Dadas las características nativas propias de las islas, su ocupación exigía una fuente de recursos económicos considerable para adelantar los trabajos pertinentes de infraestructura, y una adecuación propicia para las condiciones habitacionales y de desarrollo turístico: este aspecto será clave para los posteriores alegatos de "propiedad privada"³⁶ frente al Estado por los ocupantes iniciales, debido a las inversiones económicas realizadas en la adecuación de los predios:

"Los ocupantes que han tomado terreno de las islas y adelantado obras de infraestructura, especialmente para turismo privado, sólo efectúan visitas de recreo con sus familias y amigos durante temporadas. Aquellos que han desarrollado infraestructuras hoteleras han generado un flujo de turismo que se mantiene muy activo durante al año. La cercanía del archipiélago a la ciudad de Cartagena, así como la presencia de servicios para el turismo hacen de Islas del Rosario un lugar visitado por gran número de turistas" (Muñoz, 2006:2).

Como resultado del proceso de ocupación, la transformación del ecosistema a través de rellenos artificiales, levantamiento de infraestructuras y el impacto de la permanente actividad

General de la Nación instauró una acción legal para que el Ministro de Agricultura, cumpliera la orden de recuperar esos predios.

³⁵ "pasamos menos de cinco minutos en la playa y un mesero de camisa floreada nos pregunta sin saludar: ¿vinieron en una lancha que se llama la negra?. Contestamos que si y pedimos permiso para estar en la playa sin comprar nada. Busca a la gerente del hotel, quien haciendo alarde de unos modales típicos de cachaca refinada se presenta y resuelve nuestra duda. "qué pena con ustedes, pero tienen que almorzar acá, pues no puedo permitir que consuman nada que traigan. ¿y estar acá acostados?, le precisamos. "no es una playa pública. Esto es el Hotel San Pedro de Majaua, del Hotel Santa Clara en Cartagena", contesta. ¿No hay una parte de la playa que sea pública? Pregunta Nohora. "no, o sea, las playas por ley son públicas, pero esta playa es del hotel y la mantiene el hotel" (Revista Soho.com.co).

³⁶ El Incora, mediante resolución número 11710 del 17 de junio de 1968 de la gerencia general del Instituto -es decir hace 42 años- ordenó iniciar el procedimiento tendiente a clarificar la propiedad de las islas del Archipiélago de Nuestra Señora del Rosario

humana han venido alterando el equilibrio natural tanto de la zona de litoral como del medio marino en las islas: “[...] se han creado islas artificiales mediante tala de manglar y relleno de bajos coralinos, empleando material coralino, arenas, restos de caracol pala, entre otros” (Muñoz, *op. cit.*: 3).



Fuente. Archivo personal, 2007.

Por su parte, en el año 2001 el Ministerio del Medio del Medio Ambiente, a través de su Unidad Administrativa, alertaba ya acerca de los graves daños causados al ecosistema nativo en Islas del Rosario y la modificación de la línea costera, producto del vertimiento de distintos contaminantes al mar; la ausencia de planeación urbanística que trajo consigo la invasión de terrenos destinados a la producción y reproducción natural de mangle y otras especies propias del bosque nativo, así como la tala indiscriminada. Además, señalaba dicha Unidad, las consecuencias negativas de la constante afluencia de turistas al complejo insular, sin haber claridad acerca de quién o cómo se

debían ejercer los controles y regulaciones necesarias para la preservación del territorio³⁷.

En este sentido, la respuesta estatal frente a la ocupación ilegal en Islas del Rosario ha sido en varios frentes: en el marco de una *política de recuperación de bienes públicos* impulsada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, enfatiza que ninguna persona natural o jurídica puede aducir propiedad privada, dada la naturaleza jurídica de *baldíos reservados* de Islas del Rosario. En segundo término, se acude al Consejo de Estado cuya tesis jurídica de “clarificación, deslinde y recuperación de los bienes baldíos de reserva de la Nación”, la cual generaba cierto espacio legal de reclamación territorial queda finalmente resuelto por el Alto Tribunal en el año 2005: “los fallos emanados con ocasión de las acciones de cumplimiento en los años 2000 y 2001 fueron enfáticos en señalar que no había lugar a efectuar nuevas clarificaciones sobre lo ya clarificado por las resoluciones de 1984 y 1986” (Las Islas del Rosario, un patrimonio de todos los colombianos. Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, República de Colombia: 5). No obstante, la misma política contempló, en el caso particular de los ocupantes, lo que llamó “la solución salomónica”,

³⁷ Debido a las múltiples irregularidades presentadas en relación al uso y manejo del espacio público litoral en Islas del Rosario, el ministerio del Medio Ambiente, en el año 2001, decidió sancionar a 48 ocupantes con la demolición y desocupación de los predios. “Sin embargo, a la fecha, ninguna de las sanciones se ha hecho efectiva pues algunas autoridades se niegan a proceder. Según la Procuraduría, el Ministerio no es una autoridad policial y el caso le corresponde a las autoridades ambientales de Cartagena: la alcaldía, la Dirección Marítima y Fluvial (Dimar) y la Corporación Autónoma del Canal del Dique (Cardique), que a su vez afirman que no son las competentes para ejecutar la acción. El Incora, por su parte, alega que no ha hecho las recuperaciones porque tiene un presupuesto insuficiente para reconocer las mejoras que han realizado los propietarios”. Periódico El Tiempo. Nota de prensa, 2001.

“En consecuencia, Consejo Directivo del INCODER, mediante el Acuerdo 041 de 2006, fundamentado en la competencia del Instituto como administrador de los baldíos reservados de la nación establecida en las normas antes citadas, le otorgó al Gerente General la facultad para celebrar contratos de arrendamiento sobre los islotes del archipiélago de Islas del Rosario. Las condiciones del contrato de arrendamiento dan una prioridad a los actuales ocupantes, para acceder a este título en condiciones razonables determinadas por un canon mensual equivalente al 1% del avalúo catastral certificado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y por un plazo inicial de 8 años siempre que se manifieste una renuncia expresa y escrita a actuales y futuras reclamaciones judiciales en contra del Estado con ocasión de estos hechos, además de la verificación de un plan de manejo ambiental expedido por la Corporación Autónoma Regional competente CARDIQUE” (Min agricultura, sf: 6)

Sin embargo, más allá de la efectividad de las medidas adoptadas para la recuperación de predios bajo el precepto de bienes de la Nación, lo que se presenta en Islas del Rosario, en gran parte de los predios ocupados ilegalmente, es el maridaje entre el poder económico y el poder político, con capacidad para imponer condiciones e intereses particulares frente a cualquier acción que pretenda socavar sus privilegios. En este sentido, es preciso trascender las consideraciones de tipo meramente jurídicas, y observar las dinámicas de poder -locales y nacionales- que inciden y operan en las distintas esferas sociales, políticas y económicas del país. De manera que estas formas y prácticas de privatización y exclusión dan cuenta de un contexto más amplio, donde imperativos sociales de bienestar público son superados por modelos hegemónicos caracterizados por su carácter deficitario de ciudadanía y la disputa por el uso, control y acceso a los espacios y bienes públicos mediante mecanismos irregulares, mostrando un total desdeño por prácticas democráticas y formas de integración social (Lechner, 2000).



Fuente. Archivo personal, 2007.

Respecto a las mencionadas decisiones administrativas, tomadas en aras de regular el uso y dictar la restitución de los predios en Islas del Rosario, en tanto bienes de la Nación, éstas no arrojan aún los resultados esperados. las respuestas de los ocupantes han sido francas desatenciones a los pronunciamientos del Consejo de Estado y la Procuraduría General de la Nación³⁸; sumado a ello, aparece un reciente pronunciamiento de la alcaldesa de Cartagena en relación con los supuestos beneficios de los contratos de arrendamiento: “La mandataria de los cartageneros, Judith Pinedo Flórez, le pidió explícitamente al Gobierno Nacional revisar la destinación de recursos que se obtienen por el impuesto predial en las Islas del Rosario” (El Tiempo, febrero 22 de 2010). Cabe anotar que reclamaciones similares provienen de instituciones vinculadas

³⁸ En su época al alcalde de Cartagena Nicolás Curi le preocupaba las decisiones tomadas por los organismos legales en el país. Por una parte, los cánones de arrendamiento no serían de la ciudad, pues estos estarían recaudados por el Incoder, como lo determino en su momento el Ministerio de Agricultura, para la protección ambiental de las islas. Y por la otra, porque al ser la Nación la propietaria, Cartagena dejaría de percibir los dineros del impuesto predial.

con la administración territorial como el Incoder y Parques Nacionales.

“En las Islas del Rosario y de San Bernardo se encuentran las únicas formaciones coralinas continentales del mundo. Los corales son los que producen el alimento para el mar y son muy sensibles a los cambios ambientales lo cual los puede destruir. Algunos propietarios --afirma el informe del Ministerio-- rompieron los manglares y los rellenaron con material para que el terreno fuera más amplio. Esto se hizo con el fin de agrandar las islas, para construir sus viviendas. El constante tránsito de embarcaciones rápidas se convierte en otro agravante. Los expertos sostienen que el ruido de los motores y el oleaje originado por el paso de las máquinas a alta velocidad produjeron daños irreversibles en las formaciones coralinas” (Pinilla y Pinto, 2001: 4).

Así pues, fenómenos como la destrucción de ecosistemas y rellenos artificiales con el fin de habilitar o ampliar zonas de construcción, forman parte de los graves problemas que debe enfrentar el litoral: el robo de arena de playa, la tala indiscriminada de mangle para el relleno de playa artificiales, y construcción de casas se ha convertido en una práctica generalizada en el sector de Islas del Rosario y en la Isla de Barú (El Tiempo, febrero de 2010)³⁹.

³⁹ Según redacción del periódico “El Tiempo” en su edición de octubre 27 de 2008, igual problemática de robo de arena se presenta en ciertas playas de Jamaica y Puerto Rico. Según esta fuente, la extracción ilegal comenzó en los años setenta a pequeña escala, para la construcción de viviendas. Luego esto se incrementa notoriamente con el *boom* de la industria del turismo y la construcción de hoteles y resorts. “La desaparición de la arena ha hecho que los pueblos de la costa norte queden muy expuestos a las aguas agitadas”, de acuerdo con Joseph Gilbert, ministro de obras y medio ambiente. Jamaica también tiene un problema grave. Al norte de la isla, salieron 100 camiones repletos de arena y dejaron mangles y un bosque de limas muy expuestos al viento y las olas. Se calcula que a fines de julio fueron robados unos 20.000 metros cúbicos de arena, una cantidad que podría llenar diez piscinas olímpicas, según el comisionado de minas de Jamaica Clinton Thompson, quien sospecha que funcionarios del gobierno estuvieron involucrados”.

3.3.2. Bocagrande: de la ciudad rezagada a la estética del resort

El sector de Bocagrande, en la ciudad de Cartagena⁴⁰, es reconocido como uno de los balnearios más importantes de la región Caribe colombiana, registrando año tras año una gran confluencia de turistas nacionales y extranjeros. En el ámbito local, Bocagrande es sinónimo de turismo, de una Cartagena internacional con afamadas tiendas, boutiques y grandes hoteles. Un complejo turístico a la altura de otros centros similares en la Cuenca del Caribe. En suma, Bocagrande ha sido para los cartageneros un referente de la ciudad “moderna” hasta el punto en que de ser una ciudad rezagada a pasado a manejar la estética del “ressort”, sin ninguna transición. Y esta connotación tiene sus raíces en la historia misma de la ciudad, y la manera cómo se fueron configurando los distintos discursos y percepciones en torno a una Cartagena siempre debatida entre un pasado glorificado y un presente de condiciones y realidades sociales inciertas, pero sobre todo adversas, para amplios sectores populares.

A partir de los años sesenta del siglo XX Cartagena empieza a mostrar cambios urbanos sustanciales, dinamizando aspectos como su infraestructura vial, ampliación del aeropuerto, una mayor cobertura en servicios públicos a la par de un intenso proceso de urbanización y poblamiento. Toda esta transformación urbana va a estar enmarcada e impulsada, en

⁴⁰ Las playas son espacios recreativos por excelencia, para los habitantes de Cartagena. En la playa cada persona es libre de apropiarla como quiera; para prácticas deportivas, recreativas, comerciales, culturales entre otras, a pesar de esto, hacia las playas no existe un fuerte sentido de pertenencia que genere procesos de protección de las mismas y fortalezca las prácticas que allí se pueden dar, y por ende los referentes identificadorios hacia este espacio son débiles y coyunturales. POT. Cartagena

gran medida, por una política nacional bajo la presidencia de Carlos Lleras Restrepo (1966-1970) que le apostaba al desarrollo turístico de la ciudad. Sin embargo, el discurso que dominaba el panorama local era aquel de las demandas sociales, las urgencias y necesidades a suplir por una ciudad que reclamaba un inaplazable desarrollo social y económico, "era una representación de ciudad descompuesta, incompleta y atravesada por los desafíos que le imprimía su tiempo" (Díaz Sarmiento, 2005: 70). Si bien en las décadas anteriores sectores como Bocagrande revestían un incipiente protagonismo en el imaginario colectivo, con las nuevas condiciones y dinámicas urbanas en marcha, ciertos sectores políticos, económicos y sociales estimulan la representación de "una ciudad que se configuraba como ordenada, fantasiosa, regida por imágenes rebuscadas como si se tratara de otro lugar, más abstracto, más cercano al paraíso tropical que se construiría en los años siguientes" (*Ibid*: 70), y es precisamente en este contexto que el sector de Bocagrande se convierte en plataforma propicia para un desarrollo turístico acorde con el modelo de ciudad pretendido,

"Fue una dinámica donde se reconstruía la ciudad a medida que se interrogaba, debatía y se cuestionaba tanto su pasado como su futuro. Un reflejo de esto se encuentra en un "nuevo plan piloto" que, al revisar el desproporcionado estado poblacional de 1965 y 1980 con 250.000 y 676.325 habitantes respectivamente, proyecta inmediatamente la zonificación de la urbe. La Avenida Pedro de Heredia será el eje vial fundamental que atravesará la ciudad de sur a norte; El Bosque, el espacio donde funcionará "el comercio pesado y la industria liviana"; Bazurto el mercado público y centro de abastecimiento; y, el Centro y Bocagrande, las zonas de desarrollo turístico. Sobresalen además otros eventos fragmentarios, entre ellos la construcción de urbanizaciones para la clase media; la inauguración de la Avenida Santander; la ampliación del aeropuerto; la construcción de una terminal de transporte; la mayor cobertura de servicios públicos para algunos barrios como Manga y Bocagrande; y la construcción del Centro de

Convenciones en el lugar donde antes estaba el mercado de Getsemaní. Con esa dinámica urbana, Cartagena alcanza el estatuto de "metrópoli internacional". Lo confirma la determinación de la Unesco en 1984, al nombrarla Patrimonio Mundial de la Humanidad" (Díaz Sarmiento, 2005: 72).

Así, posterior a los años sesenta se asiste a la paulatina consolidación de Bocagrande como balneario y polo de atracción de inversionistas, y no sólo en cuanto a representación de la "otra ciudad" deseada, sino que formaba parte de todo un modelo urbanístico que apuntaba a generar niveles de competitividad en materia de turismo acordes con los estándares internacionales. En adelante, lo que se configura es una polarización extrema entre la ciudad turística enfocada tanto en el centro histórico como Bocagrande, y una Cartagena periférica, marginal, con sus carencias y demandas sociales aún vigentes.



FOTOTECA HISTÓRICA DE CARTAGENA

"En la naciente Bocagrande se levantaron al mejor estilo del "Florida Spanish", villas de descanso para los empleados de la Andian Nacional Corporation" (tomado de Díaz Sarmiento, 2005).

La acción y cambios fisiográficos propios de la zona; la creciente y sostenida actividad humana y el naciente urbanismo influyeron notoriamente en la transformación del litoral de Bocagrande. Para la segunda mitad del siglo XX, bajo la premisa del “progreso” y la internacionalización, el sector otrora playón solaz con unas cuantas villas de descanso, da paso a un apabullante incremento de la infraestructura hotelera y de propiedad horizontal a lo largo de la playa: “en estos 50 años Cartagena se convirtió en el primer centro turístico del país. Diversos indicadores utilizados muestran que la ciudad ha experimentado un crecimiento extraordinario y superior al del país en el número de visitantes y en la oferta de alojamiento” (Báez y Calvo, 1999: 2).

“Los destinos litorales concentran gran parte de la oferta turística mundial, reflejan los efectos de la transformación y reorganización territorial, constituyen la forma más común y diferencial del desarrollo turístico y el principal motivo del desplazamiento de los mayores flujos turísticos internacionales.

El espacio litoral es un área muy dinámica, donde existe una fuerte interrelación entre los ecosistemas terrestres y marinos. Los efectos más frecuentes de la actividad turística en el espacio litoral están asociados al cambio drástico del uso del suelo. La acción antrópica ejercida sobre el medio ambiente colabora con la sustitución de ecosistemas naturales por otros artificiales. Con frecuencia los ambientes más afectados constituyen la esencia de la atractividad turística y ceden paso a la construcción de urbanizaciones integradas por equipamiento hotelero de amplias dimensiones, marinas, puertos deportivos, malecones, campos de golf y otros espacios de recreación” (Benseney, 2006:102).

Esta redefinición del espacio y la dinámica urbana no demora en entrar en conflicto con aquellas normativas relacionadas con el uso y ocupación del espacio público. Sin embargo, el afán de expansión y modernización basado en un determinado modelo territorial, reclamaba cada vez más el concurso de las instancias

políticas, económicas y sociales para la cristalización de un desarrollo turístico que reflejase por fin la superación del rezago local de las décadas anteriores⁴¹.

Así, para los años setenta, y en adelante, la ciudad responde a las demandas de la industria del turismo con un aumento notable en su capacidad de alojamiento, mejoramiento en las obras de infraestructura urbana e implementación de servicios complementarios turísticos, especialmente en áreas como Bocagrande y el Laguito,

"fue esta época en que se erigió un buen número de los hoteles más conocidos de la ciudad: Las Velas, Cartagena Real, Capilla del Mar, el Dorado, Decamerón (Antiguo Don Blas) y Cartagena Hilton, entre otros" (Báez y Calvo, 1999: 30)⁴².

⁴¹ "a pesar del gran dinamismo de algunos sectores y de que Cartagena es hoy una urbe más grande y más pujante que hace dos generaciones, el desenvolvimiento de su economía como un todo no ha sido comparativamente espectacular ni ha generado mejoras perceptibles en el bienestar de grandes sectores de su población. La consecuencia es que Cartagena tiene a finales del siglo XX los más bajos índices de bienestar socio-económico entre las cinco principales ciudades del país" (Báez y Calvo, 1999: 9). Báez, Javier. Calvo, Haroldo. 1999. La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago. Departamento de Investigaciones, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe.

⁴² "A comienzos de 1966, Carlos Lleras Restrepo, entonces en plena campaña electoral para hacerse elegir presidente de la República, comentó que Cartagena parecía una ciudad bombardeada. Se había alojado en el Hotel Caribe, el mejor de la ciudad, y había pasado la noche sin luz y tampoco había agua, así que tuvo que usar una soda para afeitarse. El barrio de Bocagrande, donde estaba el hotel, tenía las calles sin pavimentar y estas se encontraban llenas de huecos. Tampoco había alcantarillado. Además, la iluminación pública era escasa, por lo que por las noches el sector era bastante oscuro. Todos estos problemas empezaron a superarse con el apoyo del Presidente Lleras, a partir de 1967, cuando asumió la gerencia de la Empresas Publicas Municipales el empresario Alberto Araujo Melano, quien en poco tiempo realizó una labor transformadora. Se pavimentaron las calles de Castillogrande, Bocagrande y el Centro y se iniciaron los trabajos en Manga. Así mismo, se construyó el alcantarillado de Bocagrande y castillogrande" (Aguilera y Roca, Adolfo. 2009).

consecuentes desplazamientos territoriales de aquellas comunidades que son percibidas como *obstáculos* para la expansión urbana y turística: al respecto, Joel Streicker señala cómo la redefinición del espacio en función de la industria del turismo ha sido decisivo en la ciudad de Cartagena para “los reclamos y las relaciones de identidad”; caso emblemático de ello fue la desaparición de un barrio como Chambacú⁴³. Otros desplazamientos se suceden a medida que avanza la renovación urbana y turística forzando “el desplazamiento de la población de escasos recursos, y mayoritariamente afrodescendiente” en zonas de la ciudad como Getsemaní y la Boquilla (Strocker, 1997. citado por Aguilera y Meisel, 2009). Para el caso del área litoral del sector de Bocagrande la redefinición espacial está caracterizada por la saturación y una acentuada transformación de la línea costera, lo cual implica a su vez la escasa disponibilidad de suelo, presentándose entonces prácticas de apropiación y ocupación ilegal del espacio público: según la Capitanía de puerto de Cartagena a diciembre de 2008 se habían detectado 759 ocupaciones ilegales del espacio público, a febrero de 2010 la cifra había aumentado a 879. Dichas ocupaciones referidas a cuerpos de agua, zonas de bajamar y playa marítima⁴⁴.

De tal manera que obedeciendo a la modalidad turística de sol y playa, Bocagrande expresa una revaloración del litoral –desde la perspectiva de la oferta comercial- cuyas políticas derivan en un exceso y sobresaturación del área determinados por las

⁴³ “Hasta ahora ningún plan de desarrollo ha reconocido esta dimensión étnica y espacial de los desequilibrios sociales de la ciudad. Además, el objetivo de desarrollar la competitividad turística de la ciudad, no debe servir más como soporte para la profundización del patrón de segmentación urbana en términos de acceso a la ciudad histórica, la línea de playa y la bahía, y de abandono del resto de la ciudad”(Aguilera y Meisel 2009: 43).

⁴⁴ Decreto Ley 2324 de 1984.

exigencias de una industria en expansión, y con la necesidad de una renovación constante en la oferta y prestación de servicios. Sin embargo, dadas las múltiples denuncias civiles como las regulaciones de orden administrativo respecto a ocupaciones ilegales en el litoral, han puesto de manifiesto consideraciones de orden ambiental y social, antes soslayadas por el proceso de modernización, cobrando hoy vigencia ante la dimensión de la problemática de la ocupación ilegal en Bocagrande. problemática que involucra –entre otros- a reconocidos hoteles de la zona con prácticas como muros de separación, cerramientos de áreas de playa, e incluso la utilización de *slogans* que publicitan playas privadas: y todo ello comprometiendo seriamente las áreas comunes; lo que se observa entonces es una abierta desatención del carácter de *obligatoriedad* en el cumplimiento de las normas y legislación vigentes en referencia al espacio público, lo cual a su vez da cuenta de las enormes grietas en las políticas y mecanismos jurídicos implementados por los organismos de control en la regulación y manejo de las áreas de litoral.



Fuente: trabajo de campo, Programa Manejo del Litoral Caribe, UNAL 2007



1. La Línea blanca es la demarcatoria de las Propiedades Privadas de los edificios.
2. La Línea Roja muestra donde Actualmente se encuentra las apropiaciones ilegales de los edificios : EL LAGUITO, TORRE DEL MAR , HOTEL DANN , LAS BRISAS, EL FARO TEQUENDAMA Y LAS CABAÑAS DEL HOTEL CARIBE.
3. La única ocupación autorizada por la Capitanía de Puerto de Cartagena de las de la foto, es la de SUNSET BEACH , que se está solicitando en concesión.
4. Las ocupaciones y apropiaciones de los edificios : EL LAGUITO, LAS BRISAS , FARO TEQUENDAMA Y LAS CABAÑAS DEL HOTEL CARIBE tienen solicitud de restitución de Bien de Uso Público por parte de LA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA y el DISTRITO DE CARTAGENA no ha actuado en ninguna de ellas, a pesar de que algunas de estas solicitudes datan del año 2001.

Fuente: <http://nomascorruptosencartagena.blogspot.com>.



EDIFICIO EL FARO TEQUENDAMA. Bocagrande, sector de playa.
 Con res 0182 de oct. 25/01 se declaró la ocupación ilegal de un área de playa la cual se encontraba cercada (1532M2), con of -0212-CP5-OFJUR-FEB-4-02 se solicitó a la Alcaldía su restitución.

Fuente: <http://nomascorruptosencartagena.blogspot.com>.



Fuente: Trabajo de campo. Programa Manejo del litoral Caribe. UNAL, 2007

HOTEL Dann Cartagena
AMABILIDAD Y EXCELENCIA

Único hotel en la playa de Bocagrande con acceso directo al mar y playa exclusiva para sus huéspedes

Consulte nuestros planes a volar de Aerorepública

Av. Las Velas N° 1 - 60 • El Laguito • PBX: (5) 665 0000
reservas@hoteldanncartagena.com
Toll free: 018000 915341
www.hoteldanncartagena.com

KARIBANA BEACH GOLF CONDOMINIUM

EN CONSTRUCCIÓN
Visite apartamento modelo

No creamos fantasías...
...las hacemos realidad.
En Cartagena, golf, playa y mar caribe, lo demás depende a tu imaginación.

Apartamentos desde 125m² a 348m²
Disfrute de su club privado de playa sobre un kilómetro de mar Caribe

• MINIBAR • BEACH POOL • TENDAS • DEPORTES NAUTICOS • CLUB DE GOLF • SPA • VILLAGE CENTER

Karibana Beach Golf Condominium
Exclusivo para propietarios (venta de 1 piso)
proyectos de un especialista en campo de golf

www.karibana.com.co

NICKLAUS DESIGN

MEGATERRA

SHOWROOM CARTAGENA
Centro, calle San Pedro Claver No 31 - 32
Teléfono: (5) 6640452 • Celular: 3170161070

SHOWROOM BOGOTÁ
Teléfono: (1) 6232548 • Celular: 3163276168

BOGOTÁ - MEGATERRA
Celular: 317271141

CAJÍ
Celular: 318032042

BARRANQUILLA
Celular: 318032042

MIAMI - FLORIDA
Teléfono: 1786 3447164

CARACAS - VENEZUELA
Teléfono: 0414 3146461

www.karibana.com.co

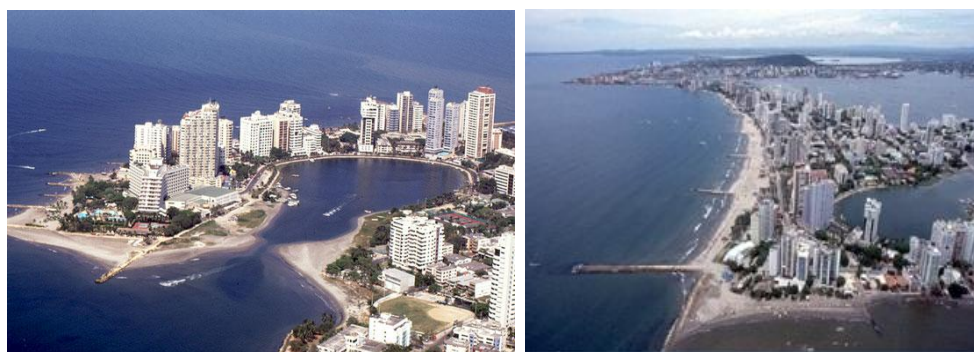
El Hotel Dann se promociona como el “único hotel en la playa de Bocagrande con acceso directo al mar y playa privada”. Karibana se promociona como un club privado de playa. Fuente: Revista Panorama, Agosto, 2010.

Las consideraciones ambientales y sociales están estrechamente ligadas con intensos procesos de urbanización en la línea costera, que derivan en la degradación del ecosistema marino y costero, observable en los elevados niveles de contaminación

ambiental prolongada y sostenida en el tiempo (vertimiento de aguas negras, de basuras y otros agentes contaminantes al mar). Por otro lado, este tipo de redefiniciones espaciales orientadas hacia mercados turísticos tienden a la exclusión social, convirtiéndose en verdaderos lugares expulsores de “población ajena” a los diseños y modelos territoriales predeterminados, propiciando la fijación de *fronteras* materiales y simbólicas que persiguen estandarizar cierto exclusivismo de aquellos espacios que detentan el carácter de abiertos y comunes, es decir públicos.⁴⁵

"El crecimiento acelerado y desorganizado de la actividad turística en el espacio litoral impone la necesidad de frenar la expansión continuada de asentamientos y el consumo del suelo como objetivo dominante del sector empresarial. Los nuevos escenarios para el futuro de la actividad aspiran el desarrollo sostenido e impulsan a mejorar y diversificar la oferta frenando los modelos estandarizados. El desafío consiste en encontrar la manera para fijar pautas que limiten la expansión territorial, ante la búsqueda de la rentabilidad de los procesos inmobiliarios que prevaleció en los modelos de implantación (Vera Rebollo, 1997. citado por Benseny, 2006: 109).

Vista panorámica actual de Bocagrande



Fuente: <http://nomascorruptosencartagena.blogspot.com>

⁴⁵ “En la primera década del siglo XXI, Cartagena se ha beneficiado de un auge sin precedentes en la construcción de viviendas privadas de lujo, estratos 5 y 6, localizadas en la Comuna 1, que incluye a Castillogrande, Bocagrande, el Centro, El Cabrero, Marbella, Crespo y Cielomar, esta última en el sector de La Boquilla. Entre el 2000 y el 2007, la tasa de crecimiento promedio anual de los metros cuadrados aprobados para construir en Cartagena, 45,2%, superó el promedio nacional y el de cada una de las cuatro principales ciudades del país”(Aguilera y Meisel, 2009: 12).



Fuente: foto 3 <http://www.jaimeborda.com> y foto 4 trabajo de campo, Manejo del litoral



Fuente: Vista de Bocagrande en temporada de lluvia. Fotografías: 1,2,3 Presentación Capitán de Fragata Julián Reyna. Taller Construcción capacidades COI. Erosión Costera, Fotografía 4. Cartagena. 2008. Construcción de la Torre Colombia. Francisco Avella, Silvia Burgos 2007.

Así pues, un análisis de la configuración y afianzamiento de Bocagrande como espacio turístico litoral puede ser considerado desde el modelo de un autor como Richard Butler (Benseny, 2006), en relación a una evolución temporal que comprende una serie de fases que marcarían el ciclo de vida de este tipo de espacios turísticos, y que comprende un "descubrimiento, inicio, desarrollo, consolidación, estancamiento y pos-estancamiento". Sin embargo, cada una de estas fases contiene a la vez unos elementos críticos en el proceso lineal que resultan sumamente conflictivos: por ejemplo, el inicio y desarrollo mismo de Bocagrande factores como la planeación y la gestión urbana comprometieron la "fragilidad y alta vulnerabilidad de la zona costera" cuyos mayores efectos se tradujeron en la degradación e insostenibilidad de un modelo turístico desde el punto de vista ambiental (Benseny, 2006). De todas formas, Bocagrande forma parte de un modelo de desarrollo turístico que reúne los elementos fundamentales para un posicionamiento que obedece a las tendencias globales del mercado del turismo de sol y playa: es decir, dentro del contexto del modelo económico neoliberal se concibe un sistema o modelo con estrategias globales cuyos requerimientos se basan en apropiaciones privadas del territorio; una participación estatal en términos de financiación pública y dotación de infraestructuras y servicios básicos, además del aseguramiento de condiciones mínimas en materia de financiamiento, funcionamiento y fuerza laboral disponible (Benseny, 2006).

3.3.3. Mayapo⁴⁶: entre la tradición y la modernización

En el Departamento de la Guajira a 17 kilómetros de Riohacha se encuentra la comunidad de pescadores de Mayapo, corregimiento de 1600 habitantes, declarado por el Incora en 1984 territorio de Resguardo Indígena de la etnia Wayúu, lo que quiere decir que *las tierras no pueden ser vendidas ni compradas y su propiedad depende de la herencia que los ancestros dejan a cada clan.*

Hoy por hoy convertido en el balneario de los riohacheros⁴⁷ quienes los fines de semana convierten el litoral Mayapo en el playa perfecta para el disfrute de sol y playa creando un turismo desordenado e intensivo, lo que ha generado cambios radicales en la dinámica ancestral del territorio⁴⁸. "*Cuando es temporada alta llegan hasta dos mil turistas en un solo día, son más de 200 carros y 20 buses*" Agustín Barliza, corregidor de Mayapo⁴⁹.

⁴⁶ Para ir a Mayapo (corregimiento del municipio de Manaure), la carretera se aparta adelante del puente sobre el río Ranchería, de la Troncal del Caribe que va a Maicao y Venezuela. Actualmente esta carretera, por iniciativa de la comunidad y de gestiones ante el gobierno central se encuentra totalmente pavimentada hasta el km 23, unos 4 kms adelante del poblado de Mayapo. (Avella, 2009) notas de campo.

⁴⁷ La expansión del "boom" turístico se inicio con la pavimentación de la carretera en la Semana Santa del 2009 (Avella, 2009)

⁴⁸ La afluencia de turistas y su dinero ha atraído a vendedores ambulantes y mujeres wayúu que ofrecen mochilas, pulseras y otras artesanías. Otros indígenas han aprovechado esta bonanza de dinero para levantar enramadas, instalar comedores e improvisar cocinas. LaSillaVacia.com 5 de septiembre, 2010

⁴⁹ La silla vacia.com.



Fuente: Programa Manejo del Litoral Caribe UNAL, 2005



Fuente: Salida de campo estudiantes de la Maestría en Manejo Integrado Costero, III Cohorte. Universidad del Magdalena, 2009-2

Así mismo, el interés reciente de inversionistas a nivel nacional se vio reflejado en el 2008 cuando se planeo la construcción de un hotel cinco estrellas en la zona cuya inversión estaría alrededor de los 20 millones de dólares, lo cual atraería el turismo nacional y extranjero al lugar. Sin embargo, el proyecto se frustró porque las autoridades de Manaure recordaron que

esto era un territorio de resguardo indígena⁵⁰. Situación que genero mayor interés entre los compradores e inversionistas de terrenos sobre el litoral en el país, lo cual ha llevado a la delimitación de la playa con cerramientos en concreto o alambres de puas, elementos antes ausentes en el panorama de Mayapo.

"¿Cuánto vale un terreno? Los precios varían según las tierras y los ofrecimientos. Muchas veces los mismos compradores llegan con la plata lista en maletines y son los que ofrecen el precio por algún terreno. Según la ubicación del lote, hay terrenos que valen entre 50 y 100 millones de pesos, pero algunos aseguran que se han hecho transacciones hasta por 120 millones de pesos por pequeños lotes cercanos al mar". LaSillaVacía.com 5 de septiembre, 2010.

El conflicto por la apropiación de los terrenos y las playas de Mayapo es un tema latente que tiene en vilo a las autoridades del resguardo quienes se debaten entre proyectos modernizadores y la tradición ancestral de los wayuú. *La percepción que se tiene ante la proliferación de más de 60 ranchos típicos y sus casas de habitación construidos a menos de 20 metros del borde costero, es que se ha iniciado un proceso de privatización de las playas, pues cada familia se ha adscrito una parte de los 6 kms de playa, que en algunos casos como en el caso del inspector de Mayapo y del rancho que le sigue que tienen más de 50 metros de frente.* (Avella, 2009). Así como la intervención de la DIMAR y la secretaria de Planeación de Manaure quienes debe velar por la "buena repartición" de los terrenos que no solo son parte del clan

⁵⁰El freno al proyecto del Decamerón no detuvo la especulación con estas tierras, sino que por el contrario avivó el interés por ellas. Y más aún, después de que en el Consejo Comunal del 2 de febrero de 2010 en Riohacha, el presidente Uribe destacó el potencial turístico de estas playas, invitó a invertir en estas tierras y anunció que Jean Claud Bessudo, de Aviatour, había firmado un acuerdo con los indígenas para construir un hotel de calidad por fuera del resguardo. LaSillaVacía.com 5 de septiembre, 2010.

Wayuú sino que son playas propiedad del estado colombiano, según decreto-ley 2324 de 1984.

Qué pasa en Mayapo?

"Lo que vieron. Eso se llenó de estaderos de la gente de Riohacha. Como se tiraron la playa con los espolones en Riohacha, ahora la gente que puede, se va a bañar a Mayapo. Los que no pueden se bañan con el agua que sale del Riito, que tu sabes que son aguas negras y peligrosas por las corrientes. En Mayapo no hay ese problema, por eso se volvió otra playa de Riohacha, como Camarones, Dibulla o La Punta, salvo que es más cerca y el agua es más calmada, clara y transparente, como en el Cabo de la Vela sin tener que ir tan lejos".⁵¹

3.3.4. Coveñas.

El municipio costero de Coveñas pertenece al departamento de Sucre, es uno de los de más reciente formación en el país. Segregado del Municipio de Santiago de Tolú fue creado Mediante Decreto del Departamento de Sucre No 0063 del 7 de febrero de 2002. Tiene un área de 1921 km² y comprende los municipios de: San Antonio de Palmito, Santiago de Tolú, Coveñas, San Onofre y Tolviejo (CARSUCRE, 2002:8). Algunas playas se encuentran limitando pantanos de Manglar y llanuras costeras y otras comunicadas con las bocas de algunos arroyos y ciénagas, conforman cordones litorales que individualizan lagunas interiores como la de La Caimanera (Diagnostico PBOT, 2003: 67, en Parra, 2010:152).

En 1972 Coveñas es declarado como recurso turístico nacional mediante Resolución No 344 de la Corporación Nacional de Turismo. Para el año 2002 la actividad turística del

⁵¹ Ballesteros, J. 2010. Entrevista realizada a un profesor de la Universidad de La Guajira.

departamento de Sucre representaba el 6.88% de la región Caribe. (INVEMAR et al, 2002). La oferta turística va desde alojamiento hotelero hasta extrahotelero, y no se cuenta con un control de tarifas y servicios. Un 77.8% del total de establecimientos turísticos se encuentran en la informalidad, sin el Registro Nacional de Turismo RNT (Plan de Desarrollo 2008 – 2011, en Parra 2010:156).

El desarrollo y patrón de asentamiento del municipio se basa en ejes lineales que obedecen a vías y a la línea de costa. Paralelo a la costa se ubican los hoteles, cabañas, segundas residencias y servicios complementarios al turismo. Conformándose como un núcleo conocido como el centro y que corresponde a la cabecera municipal; se ubican locales comerciales y gran parte del equipamiento, altamente ocupado a lado y lado dos ejes viales que se cruzan. Los corregimientos siguen este modelo de ocupación a lo largo de ejes viales esto incluye el resguardo indígena. La ocupación del suelo en el municipio denota claramente la preferencia de instalación de actividades humanas en mayores densidades hacia la costa. En esta se emplaza la zona industrial, representada en la actividad petrolera, los puertos la actividad turística y comercial asociada al turismo. El comercio y el turismo se hacen menos frecuentes a medida que uno se aleja de la playa. Exceptuando los puertos de la Armada y de ECOPETROL el resto de la costa esta dedicada a la actividad turística y actividades comerciales asociadas a esta. La división predial es mas intensa en la franja que rodea la costa. (Parra 2010:163)

Capítulo 4.

Valoración y mercantilización del Litoral en la ciudad de Santa Marta

“La obra *Voyage á la Sierra Nevada de Sainte Marthe* de Elisée Reclus contiene dos grabados anónimos: *Indígenas de Santa Marta* y *jóvenes de Santa Marta*. En ellos se plasman detalles de extremo contenido social, étnico, cultural y económico de los samarios. Registra por un lado la perspectiva de la miseria de un grupo familiar descendiente de esclavos, revelado en la expresión de resignación ante su realidad existencial. Del otro, a dos jóvenes samarias con rasgos fisonómicos y signos culturales andaluces, formalmente vestidas para la hora vespertina, haciendo gala de sus aptitudes musicales, una actividad de socialización muy usual en la Santa Marta de segunda mitad del siglo XIX”

(Ospino, 2005: 50).

El sentido etnográfico de la anterior cita nos puede remitir a cierta realidad pintoresca que caracterizaba las descripciones tempranas de una ciudad dominada por el discurso de una élite criolla decimonónica que se negaba a abandonar una suerte de anquilosamiento, de letargo, y anclada en unos pretendidos privilegios sustentados en una herencia colonial de falsos honores: “[...] las visiones sobre el mestizaje entre *indios* y *españoles* visión reductora que conformó el imaginario inventado después de las guerras de independencias en todos los países de la Tierra Firme Continental y como afirma Antonio García de León destinado principalmente a negar el aporte africano” (Vidal Ortega, 2006: 1).

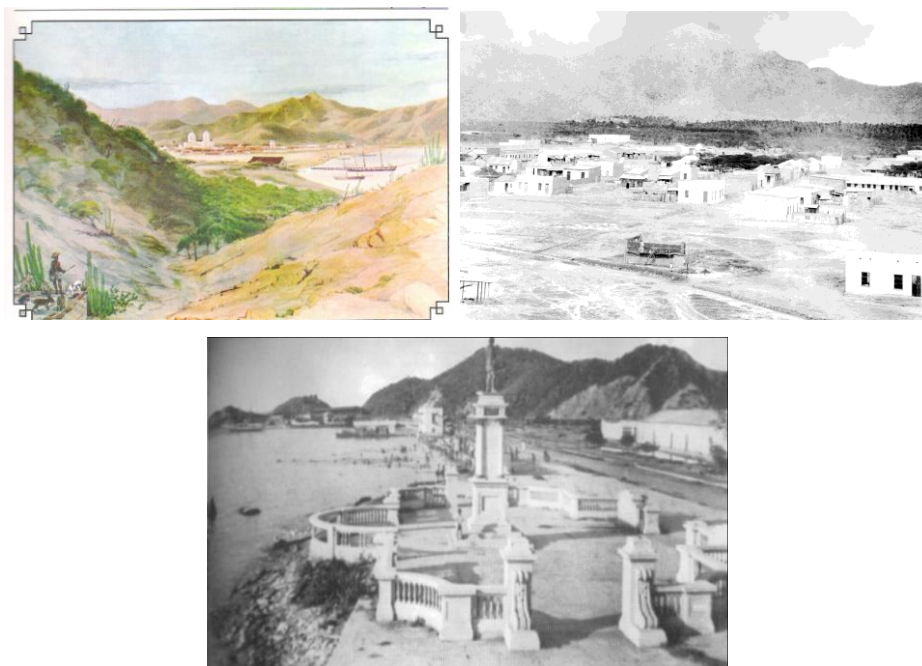
4.1. El contexto geo-histórico

Hacia las primeras décadas del siglo XIX, la parsimoniosa ciudad de Santa Marta⁵² sólo era perturbada por el febril vaivén del contrabando con las Antillas, del cual participaban tanto criollos como extraños de todo un comercio clandestino destinado, en su mayor parte, a las tierras del interior del país; gozaba entonces la ciudad de una relativa prosperidad portuaria de intercambio con Europa y el Caribe: “desde 1830 el puerto de Santa Marta competía ya con el de Cartagena [...] entre 1840 y 1870, se convirtió en el primer puerto importador de la Nueva Granada y por algunos años como exportador (Ospino, 2005: 197). Sin embargo, con el traslado de las actividades aduaneras a Barranquilla hacia finales de siglo, ocasiona el declive del dinamismo comercial samario convirtiéndose aquella ciudad en nuevo referente regional.

Con el debilitamiento y pérdida gradual de posicionamiento del puerto como factor dinamizador de múltiples frentes de la economía regional, la búsqueda de alternativas de producción y comercio se convierte en un imperativo local. Surge así la Sierra Nevada de Santa Marta y la *visibilización* de sus aptitudes para la “explotación de sus potencialidades productivas”, que, de la mano con el Estado, se impulsa todo un proceso de colonización y aprovechamiento agrario cuyo propósito será la reactivación económica y recuperación de mercados nacionales e

⁵² “la ciudad contaba con unos cuatro mil a cuatro mil quinientos habitantes siendo los preeminentes los de raza blanca o criolla; los de color desempeñaban los oficios más bajos o vivían reducidos a la domesticidad. No había nadie que ejerciera alguna industria de relativa importancia; los obreros que se dedicaban a fabricar algunas cosas no producían más que objetos ordinarios. De suerte que las gentes acomodadas usaban, tanto para vestirse como para amueblar la casa y tener algunas comodidades, géneros, muebles y objetos importados del extranjero” (Le Moyne, 1828. citado por Ospino, 2005: 248).

internacionales. Como parte integral de la colonización de la Sierra Nevada, hacia 1874 se empieza a legislar desde el gobierno nacional en materia de ocupaciones y tierras baldías, a lo cual responden propietarios de haciendas y baldíos de los alrededores de Santa Marta y la Sierra con alegatos que van desde la clarificación de predios hasta el dominio sobre la tierra: “Dentro de este evento, válido es señalar los casos de los terrenos denominados “arrecifes”, y Cañaveral, perteneciente entonces a la Aldea de Taganga” (Richmund. Citado en Diagnóstico General. Plan de Ordenamiento territorial 1999-2008, Santa Marta: 100).



Fuente: Eliséé Reclus 1861, Bahía de Santa Marta 1940. Bermúdez, 2002

Así, Santa Marta inaugura el siglo XX en una profunda depresión económica, heredera de un comercio decadente y una postrada actividad portuaria. Otra de las alternativas para superar el creciente rezago regional – además del ya citado proceso de colonización de la Sierra- será entonces el proyecto del

ferrocarril⁵³, el cual va a estar estrechamente ligado a la industria de la plantación de guineo, generando un renovado período de bonanza económica en la región, cuyos derroteros y destinos a la postre serían controlados por inversionistas y empresas norteamericanos, especialmente la United Fruit Company⁵⁴. Es de anotar que las dimensiones del negocio del guineo bajo el modelo de "enclave" tendrá un impacto significativo –en los años treinta – en la configuración socioeconómica del Caribe colombiano, siempre que involucra elementos como la plantación, el flujo mercantil y su actividad portuaria, el contacto con el Caribe a través del intercambio comercial y cultural con las Antillas (Vidal Ortega, 2006), lo cual será determinante para la definición y diferenciación de los

⁵³ "el proyecto inicial contemplaba a Santa Marta como punto de partida, para que el ferrocarril saliera al río Magdalena por la vía a El Banco y todo el comercio hacia el interior del país se hiciera por esta ciudad en detrimento del transporte fluvial de Barranquilla.[...] entre los años de 1882 a 1887 se logró la construcción de la vía férrea [...] Mientras los pensamientos giraban alrededor de su utilidad y las gestiones económicas para continuar la vía férrea proyectada, apareció la idea de cultivar banano en las zonas aledañas a la población de Ciénaga y comenzó la revolución económica alrededor de esa fruta, interrumpiendo el proyecto original. Con la economía del banano, Santa Marta goza de una prosperidad económica, su desarrollo se evidencia en otros aspectos, que decaería en los años venideros, sincronizada con la crisis del negocio" (Ospino, 2005: 367).

⁵⁴ "la instauración de la United Fruit Company en Santa Marta, inserta a la ciudad dentro del radio de acción del neocolonialismo norteamericano, y la hace objeto de la inyección de una dinámica económica modernista y de racionalidad capitalista en un territorio en el que aún prevalecen vestigios de relaciones productivas serviles y de compadrazgo. Con la llegada de la "Yunaj", se hace, por primera vez, una inversión de capital de gran escala: construye muelles en la bahía dotándolos de equipos especiales para cargar y descargar, actúa como centro de financiación de los productores locales, supliendo la inexistente oferta bancaria de la época, instala su propia red de inalámbrico y construye el Barrio el Prado (White,1979). A más de esto, la necesidad de garantizar el posicionamiento en el mercado mundial conducen a la United a adquirir el mayor número de acciones en la Compañía del Ferrocarril de Santa Marta, causando una situación de "monopolio", frente al cual se opusieron productores de esta ciudad, de Ciénaga y la opinión pública local y nacional, por impedir la inserción directa de los dueños de fincas" (Diagnóstico General. POT 1999, Santa Marta: 101).

procesos identitarios regionales, en contraposición a un proyecto de Nación caracterizado por el centralismo radical impulsado desde el interior del país.

El impulso socioeconómico generado por la producción y exportación de guineo fue notable y particularmente evidente en el desarrollo territorial de la ciudad: se ocupan y urbanizan grandes lotes en el centro de la ciudad, se consolida el Barrio El Prado de propiedad de United Fruit Company en las afueras de la ciudad; también en torno al negocio del guineo, se activa una amplia zona comercial y de tolerancia allende al puerto. Asimismo, se da un incremento importante en la ampliación de la infraestructura vial, mayor cobertura de energía eléctrica y alcantarillado cuyas instalaciones iniciales datan de finales del siglo XIX. Esto es de especial relevancia si se tiene en cuenta que a la ciudad le tomó casi un siglo para adelantar algún tipo de crecimiento urbano, ya que a mediados del siglo XIX prácticamente no existía lineamiento ni trazado urbano alguno: de ahí que para dicha época se presenten los primeros intentos de organización territorial según ordenanza de la Cámara de la Provincia de Santa Marta que comprendía -entre otros- la regulación del uso del suelo y la prohibición de la invasión del espacio público (Ospino, 2005).

4.2. El proceso de ocupación del litoral samario.

Como referencia, la línea costera de la ciudad comprende desde áreas naturales protegidas, zonas portuarias y aeroportuaria, extensas zonas dedicadas a la industria del turismo, ya sea bajo la figura de playas, balnearios, atractivos ecoturísticos o

complejos hoteleros privados. En la ciudad, son emblemáticos sitios como el balneario de El Rodadero, Taganga y su comunidad de pescadores; así como las distintas playas y ensenadas que comprende el Parque Natural Nacional Tayrona. En el entorno urbano se toman como referencias la Bahía de Santa Marta, el proyecto de una marina internacional, y el puerto marítimo de la ciudad, situado a unos pasos del centro histórico.

Las primeras transformaciones en la línea costera de la ciudad, desde el punto de vista de la intervención de su espacio público, datan de la década de los años cincuenta del siglo pasado con el auge “modernista” de la construcción de edificios e infraestructura en general, dedicados principalmente a la industria del turismo, y acompañado de unas incipientes políticas públicas enfocadas en la dotación y suministro de los servicios necesarios para el funcionamiento de las nuevas zonas de desarrollo territorial.

Es en este período que se observa una serie de ocupaciones y apropiaciones ilegales más o menos sistemáticas a lo largo de la zona costera, ya sea a manera de explotación del medio marino por parte de comunidades locales de pescadores, o de invasión del territorio para uso privado. A pesar de que es posible encontrar procesos similares de usos y apropiaciones en el espacio litoral en otras partes de la región, lo conflictivo en el caso de la ciudad de Santa Marta ha sido el papel jugado por las administraciones distritales en la definición e implementación de unas políticas costeras, en relación al espacio público y unas prácticas de ocupación ilegal. Si bien es cierto que un desarrollo territorial en las áreas del litoral samario era inminente, dado el creciente interés nacional por las bondades

climáticas, belleza paisajística y otras condiciones para el esparcimiento ofrecidas por la ciudad, al parecer tal desarrollo no iba en consonancia con las medidas administrativas pertinentes para la fijación de unas políticas públicas frente a las nuevas condiciones de urbanización y modernización que se imponían. A manera de ejemplo, sólo hasta el año 2000 se instaura una Comisión Colombiana del Océano (CCO), cuya tarea principal sería el diseño y decreto de una "Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC)" fijando sus lineamientos a partir de la unificación administrativa y el desarrollo sostenible:

"La PNOEC responde a la necesidad de asumir el océano desde una visión integral que reconozca su carácter de totalidad organizada, de unidad en la diversidad y de integración en la fragmentación. El océano representa una unidad porque es soporte de redes de personas, de bienes y servicios, de culturas, tradiciones y de una estructura social característica. Así mismo, su administración y manejo responden a una estructura estatal especial, habida cuenta de su carácter de bien de uso público destinado al uso, goce y disfrute de todos los colombianos y a la vez, sustrato y objeto de vigilancia y control por parte de las entidades que actúan como garantes de la soberanía nacional" (PNOEC, 2002, 7)

En el contexto local, casos como el Parque Natural Nacional Tayrona- entre otros- da cuenta de la ambigüedad administrativa y legal a la hora de definir el manejo y control de ecosistemas protegidos: éste muestra un panorama complejo debido a los múltiples agentes y actores sociales involucrados en esta vasta zona de protección estatal: en su calidad de reserva natural, el Parque Tayrona exige el cumplimiento de una serie de condiciones y medidas medioambientales para su asegurar su preservación. La dificultad radica precisamente en la multiplicidad de intereses en juego a la hora de las

consideraciones discursivas: ¿reserva natural, como bien público?, ¿proyecto ecoturístico? o ¿zona litoral privatizada?.

Situaciones similares es factible encontrarlas a lo largo del litoral de la ciudad de Santa Marta, en relación al proceso histórico de los usos y apropiación del territorio en zonas costeras. Situaciones que, además de mantener la vigencia de la discusión entre lo público-lo privado, introduce a la vez cuestionamientos a unos modelos territoriales y formas de *pensar la ciudad* desde la perspectiva o primacía de *lo privado*, en detrimento de lo público. En todo caso, el litoral es incorporado al Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad bajo la lógica del “desarrollo sostenible”, y con el propósito de mantener un equilibrio entre conservación, desarrollo económico e identidad cultural. Con esto, se busca posicionar a Santa Marta como ciudad costera con capacidad competitiva.

Sin embargo, lo que nos interesa establecer -más allá del discurso y formas institucionalizadas del poder- son aquellos mecanismos que legitiman los procesos de apropiación ilegal del espacio público de litoral en la ciudad de Santa Marta. Lo cual exige tomar en cuenta un determinado contexto sociocultural, ligado a unas formas específicas de manejo y explotación de los recursos naturales. Requiere también la observancia de unas prácticas políticas locales y regionales, inmersas en unas relaciones de poder existentes en torno a la definición y construcción de ciudad.

Tabla 6 Análisis de los puntos estratégicos sobre el litoral samario.

LUGAR	COORDENADAS GEOGRÁFICAS DEL PUNTO	INFORMACION ESPACIAL			RECURSOS			TIPO DE ACTIVIDADES		
		TIPO DE MANEJO	CARÁCTER DE ESPACIO	TIPO DE ACCESO	NATURALES	CULTURALES	ARTIFICIALES	MARITIMAS	BORDE	TERRESTRE
AEROPUERTO	N 11°07'25" W 74°13'748"	Sin protección legal	público/ Privado	Libre /Restringuido	Arena Amarilla oscura	Espacio de pescadores	paseo o camellon. Obras de protección	Pesca	restaurantes informales	vehicular. Aeropuerto
POZOS COLORADOS	N 11°10' 050" W 74°12' 279"	Sin protección legal	público/ Privado	Controlado/ restringuido	Arena Negra	En alguna época fue espacio de pescadores	Espolones	Deportes nauticos	Hoteles, viviendas, carpas y restaurantes, baño y esparcimiento de alta densidad en temporada.	transito vehicular, comercio formal, vivienda de alta densidad, edificios y hoteles
PLAYA SALGUERO	N 11°11' 08" W 74°13' 497"	Sin protección legal	Público	Libre	Arena gris clara y gris oscura, depende del sector	Espacio de pescadores de Gaira	desviacion de la desembocadura del Rio Gaira para construcción de tres edificaciones	Deportes nauticos, pesca	carpas, vendedores ambulantes, baño y esparcimiento de baja densidad	construccion de edificios y hoteles (obras que han sido detenidas por ser construcciones a menos de 50 metros)
RODADERO	N 11°12'198" W74°13'418"	Sin protección legal	Público	Libre	Arena Amarilla oscura	Espacio de vendedores de las comunidades afrocolombianas y organizaciones de comercio informal	Dragadode arena	Deportes nauticos, transporte marítimo a otras layas: acuario, playa blanca	baño, esparcimiento de alta densidad, Ventas informales, carpas,	transito vehicular, comercio formal, vivienda de alta densidad, discoteca, bares, oficina Policía, hoteles,
LOS COCOS	N 11°14'132" W74°12'935"	Sin protección legal	Público	Controlado/ restringuido	Arena Negra	Antiguo espacio de pescadores, hoy quedan muy pocos	Espolones	pesca tradicional, Transporte de buques, embarque y desembarque de lanchas a motor	Edificios de estrato 6, comercio formal, baño y esparcimiento en baja proporción	vivienda de alta densidad, se convirtió en zona exclusiva, Actividad Institucional: El batallon del Ejército.
BAHIA	N 11°14'47" W74°13'000"	Sin protección legal	Público/privado	Libre/restringuido	Arena gris	Estatuas históricas. Emblema identitario de la ciudad "El Morro"	Espolones, construcciones sobre el mar incluida la marina internacional	Transporte de buques, cruceros, muelle de carbon, sociedad portuaria	baño, esparcimiento, Ventas informales, carpas,	vivienda de alta densidad,
CLUB SANTA MARTA	N 11°14'27" W74°12'580"	Sin protección legal	Privado	Controlado/ restringuido	no existe playa fue apropiada por la construcción de viviendas		Extenso espolon de la marina, cerramientos desde el mar, sin playa a la vista	Transporte de buques, Construcción de la marina internacional	ninguna	vehicular, vivienda de alta densidad
TAGANGA	N 11°16'043" W74°11'500"	Sin protección legal????	Público/Privado	Libre	Arena rocosa	comunidad taganguera tradicional		pesca, transporte marítimo de pasajeros, deportes nauticos	baño y esparcimiento, Hoteles y posadas para extranjeros Ventas informales, carpas,	vehicular, vivienda de alta densidad, hoteles y posadas de extranjeros, restaurantes, tiendas
BAHIA CONCHA	N 11°17'783" W74°09'083"	Con protección legal forma parte del parque tayrona	Privado	Controlado/ restringuido	Arena blanca	poca pesca tradicional	no existen	pesca, buceo	baño y esparcimiento de baja densidad algunas viviendas, camping	En sus alrededores sector habitacional rural de baja densidad

Fuente: Se tomo como base algunos puntos del formato de análisis y recolección de información del Programa Manejo del Litoral.

4.3 La consideración temprana del litoral samario⁵⁵: entre paradigmas e incertidumbres.

Si bien la ciudad y su área de influencia le apostó a la actividad agroexportadora durante la primera mitad del siglo XX, la cual garantizaba en buena parte la sustentabilidad del puerto, además de dar un impulso importante a otros renglones de la economía local y regional, también es cierto que la ciudad se *pensaba* necesariamente en función de las necesidades y exigencias de ese sector productivo, el cual imponía un determinado modelo de desarrollo social y económico, incidiendo de manera directa o indirecta en la definición, uso y ordenamiento espacial. De ahí que en las primeras décadas los patrones de poblamiento apunten a la zona norte de la ciudad dominada por el influjo del ferrocarril y la dinámica portuaria, factores claves para el impulso del primario proceso urbanizador que pronto desborda los propios límites demarcados por la línea férrea. Esto en contraste con la zona sur, que se percibía lejana y prácticamente ajena a la dinámica laboral y económica del entorno portuario, y cuyo referente más importante, en términos de poblamiento, sea talvez el sector de Gaira.

⁵⁵ "El Distrito de Santa Marta entre las zonas urbana y rural comprende una extensión de 239.335 hectáreas de la Costa Caribe colombiana. Se encuentra en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta -macizo litoral más alto del mundo, declarado por la UNESCO Reserva del Hombre y la Biosfera- que comprende una variación altitudinal, con alturas que oscilan desde el nivel del mar hasta 5.775 metros sobre el nivel del mar (m.s.n.m), lo cual permite la existencia de todos los pisos térmicos, y de diversos ecosistemas de significativa importancia que en su totalidad representan casi todo el espectro de la América tropical. Santa Marta se encuentra dentro de la Unidad Ambiental Costera de la Vertiente Norte de la Sierra Nevada de Santa Marta (Ministerio de Medio Ambiente, 2000), compuesta por un mosaico de ecosistemas marinos y terrestres como fondos de plataforma continental, formaciones arrecifales, lechos de pastos marinos, sistema de playas y acantilados, ecosistema de manglar y bosques de transición, estuarios, deltas y lagunas costeras". (Díaz y Causado, sf: 72).

El desplome de la industria del guineo hacia mediados del siglo XX, implicaba entonces un cambio de paradigma en las fuentes de producción y acumulación capitalistas capaces de superar el limbo económico y social generado por la incertidumbre de nuevas realidades. Con ello aparecen nuevos panoramas e hitos en una ciudad que debía reinventarse en sus procesos sociales, económicos y culturales.

Así, según el Diagnóstico General del Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta (POT, 1999), el panorama socioeconómico de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX va a estar dominado por tres factores principales: primero, los graves conflictos laborales de 1928, motivados por las luchas campesinas vinculadas a la plantación de guineo que reclamaban un mejoramiento de las condiciones salariales y mayor reconocimiento social y político en tanto fuerza laboral; las deficiencias técnicas en el manejo y control de los cultivos; así como una creciente oposición al modelo monopolista impuesto por la United Fruit Company en la región, propiciaron el final del auge bananero y con ello el posterior retiro de United de la Zona en los años sesenta.

Por otro lado, una intensa ola migratoria causada por el fenómeno de la violencia política de los años cincuenta en el interior del país – especialmente campesinos provenientes de los departamentos del Tolima y Santander –, encuentra asiento en la Sierra Nevada generando un impacto colonizador importante no sólo desde el punto de vista del poblamiento sino también en términos socioculturales, dado que abarca extensas zonas de la ladera serrana con el consecuente conflicto por la ocupación y posesión de tierras, sobre todo en los corregimientos de Minca, Guachaca y Bonda: conflicto territorial

que, para los años ochenta, demandará la atención de los entes departamentales en un intento de planeación, ordenamiento y control del territorio.

Desde el punto de vista del desarrollo urbano, la ciudad asiste a un “proceso acelerado de urbanización”, donde sobresalen la iniciación o adecuación de aquellas vías que se convertirían en las principales arterias del perímetro urbano; de igual forma el sector de la construcción inmobiliaria contribuye al incremento de la infraestructura urbana: así, el período comprendido entre los años sesenta y noventa “se caracteriza por la dinámica del sector de la construcción, especialmente de hoteles y residencias en el Rodadero. [...] entre las primeras edificaciones están: Edificios Playa, Chirama, Buritaca, Gairaca, y Fuente Mar, vendidos por propiedad horizontal, y otras edificaciones en Santa Marta: Posihueica Gran Hotel, Edificio Patuca” (Vives, 1982. citado en Diagnóstico General. POT 1999, Santa Marta: 105).



Fuente: Camellón de la Bahía 1940. Bermúdez, 2002

De hecho, a partir de los años sesenta Santa Marta experimenta una rudimentaria actividad turística, impulsada principalmente por inversionistas del interior del país que talvez vislumbraban las posibilidades de un desarrollo territorial en las zonas litorales prácticamente desoladas, sin ningún tipo de

ordenamiento y mucho menos de infraestructura. Ejemplos tempranos de intervención del litoral con fines turísticos lo constituyen el balneario de El Rodadero y la Bahía de Santa Marta. Sin embargo, el apresurado ritmo de urbanización se enfrentaba a las dificultades derivadas de unas condiciones pobres e inadecuadas en términos de dotación y suministro de servicios básicos como agua, electricidad o alcantarillado⁵⁶. De manera que la industria del turismo, que se proyectaba como el nuevo paradigma para el posicionamiento de la ciudad en el ámbito nacional, debía considerar desde sus inicios toda una serie de elementos constitutivos de las fases establecidas para la consolidación de espacios turísticos litorales: por un lado, los dictámenes y exigencias del nascente mercado en cuanto a la implementación de una infraestructura adecuada al volumen de ocupación; habilitación de las vías de acceso, así como lo relativo a la definición, uso y apropiación del espacio público. Por otro, están las consideraciones en torno a los efectos propios de intervenciones espaciales de este tipo en términos del impacto medioambiental, que por lo general generan cambios y transformaciones de la línea costera, y un impacto significativo en los ecosistemas marino-costeros.

De todas formas, la ciudad incursiona tímidamente en la actividad turística con más incertidumbres que certezas:

⁵⁶ "Santa Marta es un asentamiento que se encuentra ubicado en el área de influencia de uno de los más importantes ecosistemas estratégicos del país, declarado Reserva de Biosfera, como lo es la Sierra Nevada de Santa Marta (Unesco, 2000). La ciudad cada vez, en sus procesos funcionales que debe cumplir como dotación de servicios de agua potable, alcantarillado, disposición de desechos, vivienda, transporte y actividades económicas, está generando mayor impacto sobre esta importante reserva ambiental. Estos hechos, que comprometen el desarrollo sostenible de Santa Marta, han sido poco estudiados, evidenciándose en el poco diseño de políticas públicas que reviertan la baja calidad de vida y el deterioro ambiental en el corto, mediano y largo plazo". (Díaz y Causado, sf: 65).

prevalece la falta de planeación o proyección que permitiera abordar de manera acertada un aprovechamiento del litoral desde las perspectivas urbanística y ambiental. De manera que esta incipiente actividad se apoya inicialmente en la especulación urbanística más que en proyectos específicos de turismo: lo que se prioriza entonces es una cierta adecuación del territorio con capacidad de oferta inmobiliaria y una consideración del espacio litoral en tanto su valorización comercial.

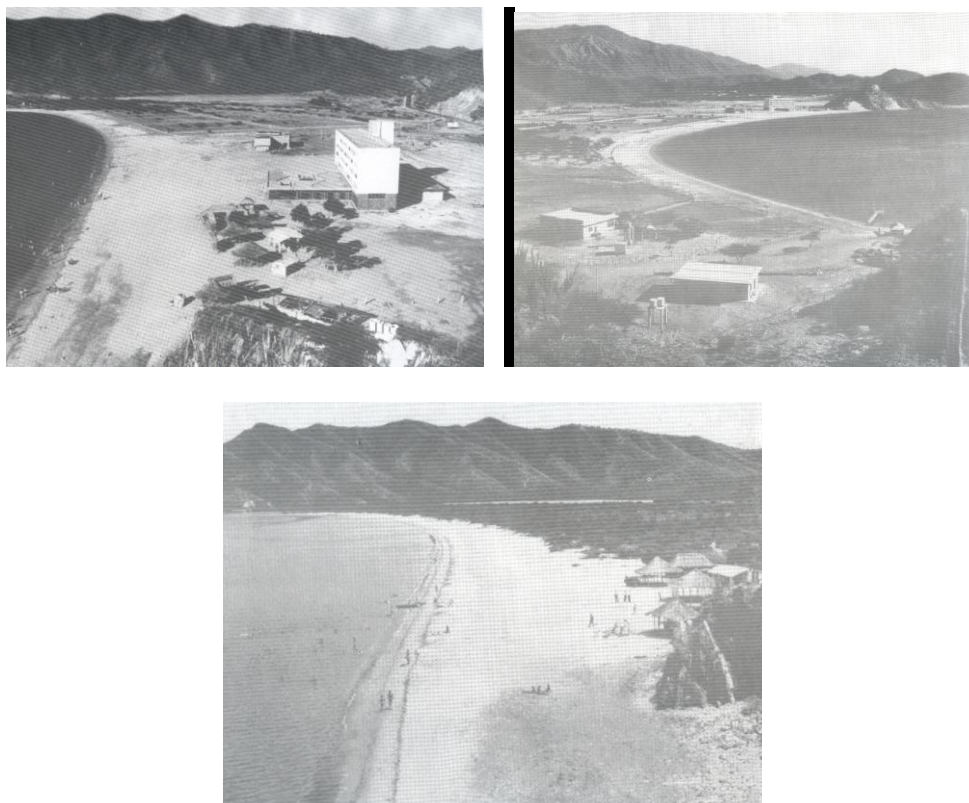
“Si bien la disposición del trazado es necesaria, obviamente trazar no es urbanizar, tampoco lo es el uso y la ocupación dispersa en la traza adoptada o la disposición espontánea de áreas saturadas y áreas vacías. Urbanizar requiere crear y disponer condiciones necesarias de urbanidad y, en tal sentido, cuando la radicación de la gente en el espacio no supera un cierto umbral de densidad y no dispone de espacios de interacción social es improbable que la condición social de la urbanidad sustente la urbanización proyectada. [...] Crear urbanidad supone producir las condiciones propicias para conferir identidad y sentido de pertenencia a la gente, al habitante que se radica de modo continuo y perdurable o discontinuo y periódico, en relación al territorio que habita y a la comunidad que comparte, sin perjuicio de la permeabilidad y hospitalidad de un centro receptor de turistas, en particular si se trata de turistas de cultura compatible y de presencia vacacional recurrente. Al observarse la urbanización del litoral, mas allá de las diferencias en el paisaje urbano generado por traza, forestación y ocupación y en el nivel sociocultural apreciable en la alternante afluencia y presencia turística, las urbanizaciones turísticas, con matices diferenciales, pueden caracterizarse como sub-urbanas, en tanto extensiones fraccionadas” (Mantero, 2005: 8).

Por su parte, dos eventos serán decisivos en el desarrollo territorial hacia el sur de la ciudad -cuyas referencias a comienzos de la década de los años sesenta son el corregimiento de Gaira y el sector de El Rodadero- y tiene que ver con la construcción de la carretera Santa Marta – Barranquilla (1956-1965), que a la vez va a comunicar el centro

de la ciudad con la playa del Rodadero; el otro se refiere a la construcción del Hotel Tamacá: ambas obras datan de 1957 “pero solo a partir de 1959 fueron por primera vez puestos en servicio, debido a que con anterioridad no eran lo suficientemente frecuentados. Esto indica cuan lentamente fue descubierto el Rodadero como balneario; cómo se dudó en los comienzos en invertir dinero para realizar más construcciones” (Mertins, 1972: 156). Y es que para la época, la imagen de la playa de El Rodadero⁵⁷ se traducía en una línea costera prácticamente despoblada, interrumpida sólo por el diseño de bloque rectangular del mencionado hotel Tamacá y algunas modestas chozas aledañas, destinadas a la venta de bebidas y comidas manejadas por lugareños. Esta desolada playa del sector de El Rodadero contrastará de forma dramática con su propia imagen pocos años más tarde.

“El Rodadero fue hasta fines de los años 50 un lugar de pesca para los pescadores de Gaira, semejante, aunque de mayor tamaño que el sitio actual localizado al Norte de la desembocadura del Río Gaira. Aquí estacionaban sus canoas y habían construido sus ranchos en forma dispersa. Estos les servían más a modo de abrigo que de vivienda permanente. Desde comienzos de los años 50 y a partir de esta fecha cada vez con mayor intensidad, se convirtió el Rodadero durante los fines de semana y días feriados en el balneario preferido por los habitantes de Santa Marta. Se encontraban allí además algunas “casitas” utilizadas como desvestideros, donde también se vendía comida y bebidas” (íbid, 1972: 155).

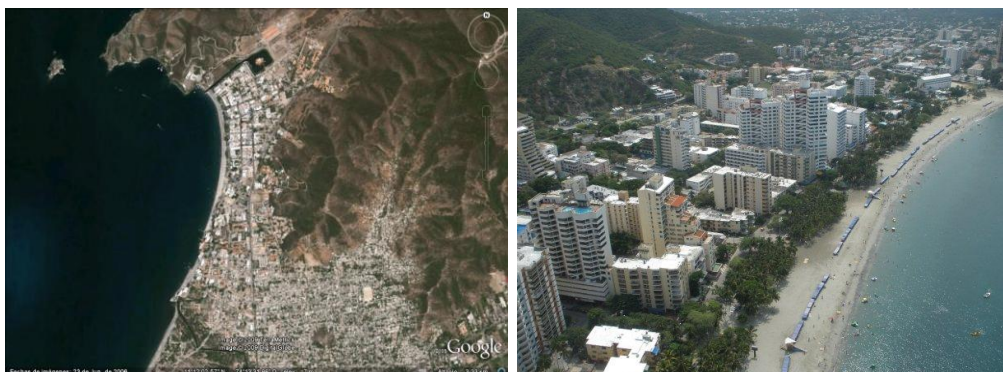
⁵⁷ “Bajo el Rodadero se entenderá el lugar comprendido entre el Cerro de la Gloria en el sur y el Cerro San Fernando en el Norte. Hacia el Este, la carretera Santa Marta-Ciénaga-Barranquilla será apenas sobre pasada. Se trata de una playa llana entre las mencionadas estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta las cuales caen abruptamente al mar. [...] Situado en el corregimiento de Gaira, 5-6 kms al suroeste de Santa Marta, la capital del Departamento del Magdalena” (Mertins, 1972: 154).



Fuente: Balneario el Rodadero. Hotel Tamaca 1960. Bermúdez, 2002

Sin embargo, según el mismo Mertins en el período comprendido entre 1960 y 1969 se lleva a cabo la mayoría de las construcciones en el Rodadero, representadas en edificios de propiedad horizontal y casas privadas. Esta dinámica va a estar caracterizada por construcciones de preferencia en la línea de litoral, dado el valor agregado que esto supone respecto a su ubicación privilegiada con "vista al mar"; además, va a predominar la propiedad horizontal en toda el área antes que hoteles o residencias turísticas propiamente dicho, lo cual plantea un contrasentido si se considera en términos de una pretendida proyección y formalización de la industria del turismo. De hecho, esto nos indica que la formalización no era precisamente el criterio bajo el cual se adelantaba todo este desarrollo territorial: más bien primó un urbanismo desordenado, de oportunismo, y motivado en gran medida por la coincidencia de varios factores relacionados con las

características y condiciones del entorno natural y cultural, sumado a una oferta atractiva en materia de turismo de sol y playa, que facilitaron la consideración del sector como una oportunidad de inversión relativamente segura en un balneario que se posicionaba poco a poco en el panorama nacional y mostraba una afluencia creciente de visitantes.



Fuente: Google earth, 2008. Unimagdalena, 2009.



Fuente: Programa Manejo del Litoral Caribe. Trabajo en campo, 2006. Unimagdalena El rodadero 2009,

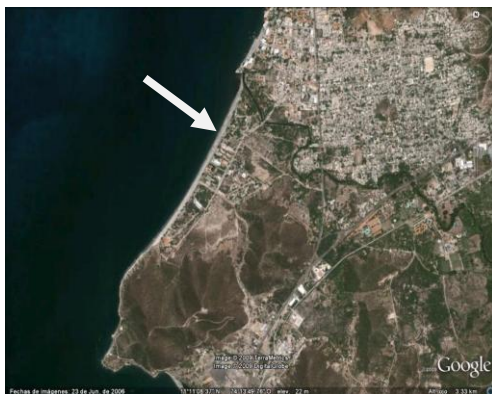
Se empieza entonces a establecer en Santa Marta los vínculos problemáticos entre las potencialidades y limitaciones en el uso

del suelo, y unos parámetros de sostenibilidad territorial con las inherentes restricciones naturales del medio mismo. En este sentido, “la sostenibilidad exige regular el mercado del suelo para guiar su gestión de acuerdo con su escasez y calidad. Se trata de evitar con ello, que el afán ilimitado de lucro individual de propietarios y promotores origine resultados socialmente indeseables y ecológicamente insostenibles” (Naredo, 2001. citado por Díaz y Causado, sf: 71). Tal regulación y gestión del territorio involucra necesariamente unas políticas de planificación y la implementación de determinados modelos de ordenamiento y manejo de áreas litorales: estos componentes serán primordiales para el *uso político* de una presunta vocación turística de la ciudad de Santa Marta⁵⁸, donde la litoralidad va a ser uno de los elementos esenciales de un discurso de corte “progresista” e “innovador”, cuando en realidad se instauraban unas prácticas legitimadoras de la apropiación y ocupación ilegal del espacio público costero, así como una especulación inmobiliaria promovida por instancias de poder económico y político, generando procesos de fragmentación y exclusión en aquellas zonas de litoral altamente atractivas desde el punto de vista de un modelo territorial enfocado en la privatización del espacio, ya sea bajo la pretensión de *exclusividad* del uso del suelo u obedeciendo a la lógica del mercado de turismo.

⁵⁸ La Constitución de 1991, en su artículo 356, creó los distritos de las tres principales ciudades del norte del país: Barranquilla, Cartagena de Indias y Santa Marta. De hecho, a partir de 1989 Santa Marta es declarada Distrito Turístico, Cultural e Histórico.

Modificaciones del Artículo 328 de la Constitución Política, de acuerdo al Decreto 285 de 2007. El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, el Distrito Turístico, Cultural e histórico de Santa Marta y Barranquilla conservarán su régimen y carácter, y se organiza a Buenaventura y Tumaco como Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico. Parágrafo. Los Distritos Especiales de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, no recibirán, por ninguna circunstancia, menores ingresos por el Sistema General de Participaciones o por cualquier otra causa, que los recibidos el 11° de enero de 2007.

Así, la consideración e intervención del litoral samario a partir de sus potencialidades urbano-turísticas va a privilegiar una extensa área comprendida principalmente entre las playas del actual parque Tayrona, pasando por el puerto y Bahía de Santa Marta, y bordeando el litoral sur hasta el sector conocido como pozos colorados: durante la década de los sesenta y en adelante, este proceso de visibilización del litoral trae consigo la implementación de proyectos de desarrollo urbanístico de diversa índole y funcionalidad; se trata de formas espaciales de edificación que marca el avance de la frontera urbana como manifestación de un modelo territorial que opera según la lógica de producción capitalista, es decir, el paisaje costero y todos sus recursos ambientales y culturales se convierten en un “bien comercializable”, con transformaciones intensivas que incluyen prácticas como la adecuación de las costas a través de la construcción de espolones, malecones, muros de refuerzo, etc.; la modificación y acondicionamiento de las playas en los casos de aprovechamiento para el turismo masivo de sol y playa. Además del incremento de construcciones en zonas focalizadas con un influjo importante en la densificación espacial (Hernández, 2009).



Fuente: Playa Salguero. Sobresale el imponente edificio de Bahía Linda en construcción, en una tradicional zona de pescadores de Gaira. La flecha en la fotografía satelital señala el lugar donde se ubica la edificación

Las formas y prácticas de ocupación del espacio público litoral en la ciudad de Santa Marta se ven reflejadas en la transformación radical que éste ha venido mostrando en su historia reciente, de la cual han hecho parte desde modelos de desarrollo turístico, una planeación subordinada a beneficios y privilegios particulares, hasta prácticas sociales ligadas al territorio. Esta fase temprana de “descubrimiento” y visibilización del litoral va a consolidarse en los posteriores procesos de apropiación y de mercantilización, con una fuerte incidencia en los patrones establecidos de poblamiento y aprovechamiento de las zonas costeras. Como contraparte, encontramos a unos entes distritales de planificación urbana atomizados y con serios problemas de representatividad y capacidad de acción institucional, además de presentar debilidades estructurales en relación a los sistemas de información y diagnóstico que les permitieran establecer algún tipo de políticas en torno al manejo de las áreas del litoral.

En términos generales, se puede decir que la valoración del litoral samario se caracteriza y comporta en coincidencia con procesos y tendencias globales, donde a pesar del reconocimiento de una riqueza ambiental y productiva con limitaciones en el uso y explotación de los recursos marino-costeros, y dado su carácter de *vulnerabilidad* ante las intervenciones intensivas prima la ocupación y aprovechamiento del recurso suelo no controlados, generando inestabilidades y desequilibrios en la dinámica costera ante la imposibilidad de asimilar los ritmos acelerados de producción y transformación; surgiendo nuevas relaciones ecológicas, económicas y sociales sustentadas en el espacio litoral.

Además, a partir de los años cincuenta se observa la implementación de un modelo de urbanización lineal y sostenida, especialmente hacia el sur de la ciudad, lo que ha causado un incremento poblacional y un desbordamiento de aquellas acciones relacionadas con la franja costera: poca planificación urbanística, ocupación ilegal del espacio público, turismo masivo de sol y playa, y degradación medioambiental. Por su parte, dicha implementación desarrollista introdujo “nuevas miradas” hacia el mar y sus atributos, lo que viene generando profundos cambios socioeconómicos en las comunidades locales respecto a sus actividades consideradas tradicionales, para involucrarse en oficios ajenos, desligados de su contexto, con el consecuente conflicto de aptitudes y competencias socioculturales.

Desde el punto de vista administrativo, encontramos a unos entes distritales de planificación urbana atomizados y con serios problemas de representatividad y capacidad de acción institucional, además de presentar debilidades estructurales en relación a los sistemas de información y diagnóstico que les permitieran establecer algún tipo de políticas en torno al manejo de las áreas del litoral: “la continuidad física del litoral contrasta con la discontinuidad administrativa, segmentada a su vez por divisiones competenciales. En esta compleja trama jurídico-administrativa predominan las visiones parciales y sectoriales, contribuyendo a acentuar los problemas de desorganización del litoral y de su gestión” (Acosta Bono, 2005: 114).

4.4. Apropiación del espacio público samario.

A pesar de la incertidumbre administrativa del Distrito frente a los embates del intenso proceso de ocupación y urbanización de las zonas costeras, se parte de la identificación y apreciación del espacio público litoral con sus particularidades y atributos ambientales y socioculturales, como premisas básicas para la fijación de parámetros tendientes a facilitar el manejo y control del litoral.

Tal identificación, como se ha mencionado, contempla una serie de variables contenidas en el proceso mismo de la ocupación temprana: aparecen entonces las distintas modalidades de uso del suelo; las singularidades locales y sus niveles de intervención del territorio; como también una saturación del espacio público promovido por el modelo de desarrollo turístico. De modo que se trata aquí de establecer una serie de prácticas y modalidades de apropiación y fragmentación y que tiene que ver con un “complejo proceso de poblamiento, territorialización-desterritorialización, degradación ecológica, sujeción y erosión cultural, ciclos de riqueza y postración extrema, y de acceso y uso de la base natural costera” (Arenas, 2004: 19), donde sobresalen unos usos comunitarios del suelo, el mercado inmobiliario, el discurso y prácticas del *desarrollo* como factores y *agentes transformadores* del litoral samario.

Como lo señala Arenas, parafraseando a Manuel Díaz-Granados, las primeras manifestaciones del discurso desarrollista en la región datan de 1950 y forman parte del discurso programático del gobierno de Laureano Gómez que, mediante estudios y revisiones de su Plan de Desarrollo por parte de un comité constituido para tal fin, señalan las deficiencias y rezago de la

costa caribe recomendando de inmediato las respectivas intervenciones, especialmente en materia de infraestructura vial, eléctrica y de comunicaciones. En este orden, una de las zonas que adquirirá especial atención en los planes de inversión será precisamente aquellas áreas litorales sumamente atractivas para los programas de inversión que concebían el desarrollo territorial en términos de ocupación y aprovechamiento de los recursos naturales disponibles, es decir desde una perspectiva netamente economicista que, al adelantar las obras de infraestructura requerida, propiciarían mayores grados de *accesibilidad* y con ello un incremento en los niveles de ocupación y poblamiento⁵⁹.

Para apalancar el anhelado desarrollo de la región, se proyecta una importante obra en materia vial que permita la interconexión entre Barranquilla, Ciénaga, Santa Marta y Riohacha: la denominada Troncal del Caribe inicia su construcción formalmente sólo hasta el año de 1967, donde "sus campamentos de construcción entre Santa Marta y Riohacha se convierten entonces en polos de colonización para nuevas poblaciones" (Arenas, 2004: 29).

⁵⁹ "Fue de tal magnitud la colonización, que no respetó las tierras cobijadas bajo la Reserva Forestal creada por medio de la Ley 2ª de 1959, ni las que estaban bajo jurisdicción de la Reserva Indígena Arhuaca establecida por Resolución No. 113 del año de 1979 de la junta directiva del INCORA, precisamente para contener el avance sobre las áreas en donde se habían refugiado los aborígenes desde los tiempos de la conquista, sin que el Estado dispusiera de sólidos instrumentos de control que impidieran esa agresión. Tal proceso produjo funestas consecuencias sociales en la localidad e igualmente con irreparables daños en los recursos naturales, cuyos efectos se sienten en la actualidad especialmente a nivel urbano. Es pertinente destacar que si se exceptúa la actividad cafetera, una vez lograda su estabilización, el resto de la colonización en la Sierra ha tenido como rasgo relevante deprimentes condiciones de bienestar, manifiesto en una escasa oferta servicios e infraestructura de apoyo a la producción, deficientes o nulos servicios sociales, inexistente o poca infraestructura de saneamiento básico, y adicionalmente bajos niveles ingresos económicos que en conjunto reflejan la una débil presencia del Estado en el área". (ARENAS 2004: 87)

“La divulgación de las metas de inversión del plan de Currie y la confirmación de los préstamos aprobados para hacerlas posible, generó en el Magdalena Grande y en particular en Santa Marta una gran expectativa en especial entre las autoridades de gobierno y empresarios. La panacea del discurso del *Desarrollo* ya había calado hondamente en la subregión. Manuel J. Díaz-Granados secretario de Hacienda del Magdalena en la postguerra escribía en 1954 “...*el país sabe que los planes ferroviarios y carreteables del Magdalena están completamente financiados, hasta su terminación...lo mismo que el gran puerto marítimo con lo cual la economía del país asegura un nuevo terminal para su comercio internacional...la elevada suma de millones de pesos disponibles, le ofrece a la inversión privada la mejor zona de seguridad...para pensar que en el Magdalena hay un porvenir económico. El desarrollo se hace a corto plazo. Esta realidad no es para crearla, esta a la vista y al alcance de todos*”

4.4.1. Territorio y el discurso ecoturístico en el Parque Nacional Natural Tayrona

“Primero estaba el mar. Todo estaba oscuro. No había sol ni luna ni gente, ni animales, ni plantas. Solo el mar estaba en todas partes. El mar era la madre. [...] La madre no era gente ni nada, ni cosa alguna. Ella era espíritu de lo que iba a venir y ella era pensamiento y memoria”
Mito Kogi

En el 2001 cursaba trámite en el Congreso de la República una Ponencia del Representante samario Joaquín José Vives Pérez: se trataba de un Proyecto de Ley tendiente a la aprobación de “Puerto Concha”, el cual daría viabilidad a un puerto carbonífero y el desarrollo urbanístico en el espacio litoral del Parque Nacional Natural Tayrona. En términos generales, el Proyecto argumentaba que en la medida que se garantizara la conservación del medio ambiente, de la biodiversidad y se protegiese el ecosistema nativo, podrían desarrollarse “en las áreas de Parques Naturales ubicadas en jurisdicción de los distritos actividades turísticas y portuarias”,

"[...]De llegarse a aprobar el proyecto de ley se desarticularía el manejo no sólo del Tayrona sino también de los parques Sierra Nevada de Santa Marta, Isla de Salamanca, Ciénaga Grande de Santa Marta y Corales del Rosario, una violación a los artículos 79 y 80 de la Carta Política. El proyecto de ley no solamente ha sido objetado por el Ministerio del Medio Ambiente sino también por otras instancias del gobierno y todo el movimiento verde colombiano" (Pinzón, 2001:1).

Más recientemente, en el año 2009, se levantan voces de denuncia en el Concejo de Santa Marta ante las reiteradas irregularidades que se presentan en el Parque Tayrona en lo relativo a la ocupación ilegal del espacio público: "hay 37 nuevas construcciones, financiadas en su mayoría por ciudadanos franceses, españoles y brasileros, que amenazan la estabilidad del ecosistema". Las denuncias también cobijan complicidades de funcionarios de la unidad de Parques para adelantar las labores de construcción. Aún se espera el cumplimiento de las órdenes de demolición de las edificaciones.



Fuente: Bahiaconcha. Programa Manejo del Litoral, 2008.

Por su parte, en medio de múltiples disputas legales y pronunciamientos civiles sobre la apropiación indebida de terrenos en las playas del Tayrona, las prerrogativas del gobierno central apuntan a otra dirección y que responden de acuerdo a su marco ideológico establecido: de tal forma que las pretensiones del sector privado por obtener algún tipo de

participación en el control y manejo del espacio público litoral del Parque por fin se materializan oficialmente en el año 2010 cuando el gobierno del presidente Álvaro Uribe Velez –el mismo que propuso la administración privada para las playas de Cartagena y Santa Marta- entrega bajo la figura de concesión las playas de Cañaveral y Arrecifes a un operador privado, en este caso la empresa Aviatur⁶⁰. Este es un paso significativo en el manejo de las zonas litorales siempre que el tema ha sido objeto de debates públicos con posiciones contradictorias, y la participación de diversos actores sociales, políticos y académicos que ven con recelo la arremetida neoliberal en aquellas cuestiones que involucran el interés nacional y la defensa de los derechos colectivos de la población.

Los casos mencionados demuestran un denominador común referido a una hábil estrategia de renovación del discurso del *desarrollo sostenible* y el llamado *ecoturismo*⁶¹ que, más allá de la supuesta efectividad en el manejo y control del impacto ambiental resultante de sus actividades turísticas, se enmarcan en una problemática de dimensiones considerables. Además de las nuevas realidades de administraciones privadas de bienes públicos, la situación actual del Parque Nacional Natural Tayrona se puede resumir en tres factores altamente

⁶⁰ En realidad, desde el año 2001 se contemplaba dentro del marco del Plan de Ordenamiento Ecoturístico del Parque Tayrona un sistema de concesión de las playas en los sectores de Arrecifes, Cañaveral y Palangana, es decir las de mayor afluencia de visitantes. “De este modo se espera que se pueda incrementar la eficiencia y la calidad de la oferta recreativa de carácter pasivo que hacen parte de los objetivos del área, de acuerdo con su declaratoria, a la vez que se liberan recursos humanos, físicos y financieros para el manejo y control de sectores menos protegidos” (Cano y Hernández, 2001: 12).

⁶¹ De manera general, se toma aquí la definición dada por la *Internacional ecoturism society* como “viajar en forma responsable a las áreas naturales, conservar el ambiente y mejorar el bienestar de las comunidades locales. El ecoturismo está a favor de la conservación que conecta a las comunidades y el recorrido sostenible” (citado por Pinkus Rendón, 2009: 131).

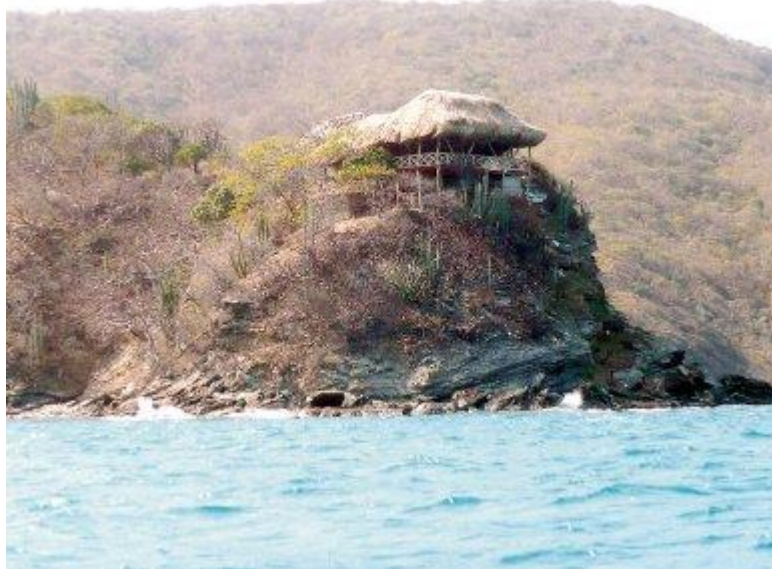
conflictivos: la incidencia en el orden público y control territorial ejercido por grupos armados –tanto de corte de izquierda revolucionaria como por emergentes de ultraderecha- que adquieren protagonismo a la hora de plantear cualquier tipo de reordenamiento y manejo del territorio. En segundo lugar, el incremento en la infraestructura y actividades turísticas sin los respectivos permisos y miramientos a las condiciones exigidas por el entorno mismo en cuanto a la preservación ecológica. Y por último, lo que tiene que ver con el sombrío panorama respecto a la tenencia de la tierra donde “cerca del 95% del área terrestre del Parque presenta conflictos por la tenencia y uso indebido de la tierra: superposición de títulos de propiedad, ocupación de bienes de propiedad privada, de bienes baldíos o de uso público (playas) y desconocimiento de la extinción de dominio” (Cano y Hernández, 2001: 3).

“[...] se asentaron en las ensenadas y bahías al este de Santa Marta, como fue el caso de Mario y Jaime Laserna (el último era Senador de la República) quienes construyen casas de descanso y siembran palma de coco en el sector de Cañaveral y de Arrecifes en el actual Parque Tayrona. Por ese entonces algunas familias samarias, como la Sánchez Trujillo, eran propietarias de tierras en el sector de bahía Concha, pues estas áreas estaban cobijadas por títulos que databan de la Colonia o del período prerepublicano. Entre los nuevos dueños del litoral en la década del 50 se destaca Virgilio Barco Vargas quien toma posesión de los bosques y tierras del litoral y piedemonte serrano al este del río Don Diego, los mismos hermanos Laserna el sector al oeste del río, Emilio Urrea (exalcalde de Bogotá) al este del río Guachaca, el estadounidense William Flay la zona litoral al oeste del mismo río, los hermanos Crofts el área litoral al este del río Buritaca y finalmente el mismo Rojas Pinilla se asienta por estas tierras” (Ibíd.:22).

Desde su creación, el Parque Nacional Natural Tayrona⁶² ha sido objeto de realidades ambientales y socioculturales complejas y

⁶² “En 1964 por medio de la Resolución 191 del INCORA se delimita el Parque Natural Sierra Nevada y se le llama Parque Natural de los Tayronas. Posteriormente por Acuerdo No. 4 de 1969, el INDERENA crea el Parque

en conflicto permanente. Un espacio en el cual se ha desvirtuado gradualmente su filosofía inaugural de conservación y reserva de extensas áreas caracterizadas por albergar ecosistemas frágiles y una diversidad ambiental sin parangones en la región.



Fuente: Revista Semana. Parque Tayrona, 2008

Los enfrentamientos por la tenencia de la tierra es sólo uno de los determinantes de la transformación del espacio público litoral del Parque, ya que existen diversos agentes que también intervienen en este espacio de disputa social, económica y política, cada uno de ellos con su visión e intereses particulares. Sin embargo, el interés capital que engloba los restantes y logra cierto consenso tiene que ver con la creación y mejoramiento de las condiciones de acceso a extensas zonas de la Sierra Nevada antes sólo reservadas a las comunidades indígenas, asentadas

Nacional Natural Tayrona, y lo diferencia del Parque Sierra Nevada. Se generan enfrentamientos entre los propietarios principalmente samarios de algunas áreas de las bahías y ensenadas del Tayrona, con los hacendados provenientes del interior del país establecidos al oriente del río Piedras, sobre la jurisdicción del área protegida. Los primeros reclaman y cuestionan por que el nuevo parque se estableció en sus propiedades y no en la de estos últimos". (Arenas, 2004:31).

en lo que ellos consideran territorios ancestrales. De ahí que va a resultar capital para los propósitos desarrollistas la construcción de la carretera Troncal del Caribe, de la cual habían participado sucesivas administraciones desde el proyecto inicial hasta su concreción en 1972: con la ladera serrana ahora carretable, los terrenos y playas de las estribaciones de la Sierra empiezan a sentir la presión ejercida por la dinámica colonizadora de los *nuevos dueños del litoral*: buena parte de las tierras bajas de la Sierra son afectadas en sus ecosistemas nativos debido a la deforestación a escalas insostenibles, y a una generalizada intervención y explotación del territorio. De hecho, se originan cambios en los patrones de poblamiento con efectos en la valorización de la tierra, y se facilita la ocupación de las zonas costeras: la carretera contribuyó a establecer asentamientos como Guachaca y Buritica, entre otros, lo que trae consigo nuevas dinámicas económicas, sociales y culturales a la zona. En contraposición, los grupos indígenas de la Sierra Nevada asistían a la fragmentación e invasión de su territorio, como parte de la puesta en marcha de un modelo desarrollista caracterizado por un desenfrenado proceso de apropiación y mercantilización de sus tierras, las cuales estaban sujetas a un modelo sustentado en el equilibrio entre unas prácticas culturales y la restitución ecológica (Arenas, 2004).

Entonces, la Sierra Nevada en su conjunto pasa de ser concebida como ese espacio idealizado cuyo referente principal será el de un tratamiento "armónico" del territorio basado en modelos y prácticas tradicionales indígenas, donde los componentes geográficos, ambientales y culturales son tratados de manera unitaria e indivisible, a ser *construida* a partir de formaciones discursivas que justifican prácticas sociales y económicas de usos y apropiación del territorio sustentados en

el modelo capitalista de producción. De ahí que los patrones de poblamiento y ocupación en el Parque Tayrona se caractericen por una *saturación espacial*, propia de la visión occidental del paisaje como una estrategia de otorgar sentido en aquello donde sólo se percibe el *vacío* y lo desprovisto de carácter.

La antropología se ha preocupado por estudiar los lugares a partir de ambas aproximaciones: la construcción material de lugar —el lugar como “cosa en el Mundo”— y la construcción del “sentido del lugar”, el *génie du lieu*. En la primera aproximación se ha estudiado la producción de una cultura material mediante la cual se apropian los espacios. Reconociendo que toda apropiación del espacio es un ejercicio de poder [...] los lugares como sitios de luchas de poder o sobre los emplazamientos como historias de anexión, incorporación y resistencia. Así, los lugares se han venido estudiando como procesos inmersos en relaciones nacionales y globales de poder de las que surgen el emplazamiento, la dislocación y la desterritorialización inherentes a los enclaves industriales y de consumo con los que se construye el entorno de la “economía global” generando desplazamientos, diásporas y exilios. La segunda aproximación, que busca estudiar el “sentido de lugar”, se ha orientado a hacer etnografías de la percepción y la experiencia de lugares particulares, poniendo en evidencia las relaciones sociales que los producen. Se ha buscado describir e interpretar la forma en que la gente llena los lugares de significado, así como las prácticas discursivas y performativas a través de las cuales los lugares se enuncian y se experimentan (Basso 1996, De Certau 1984. citado por Serje, 2008: 215)⁶³.

A propósito de la progresiva transformación del *lugar*, el Plan de Ordenamiento Ecoturístico del Parque Tayrona realiza un inventario en 1988 identificando ya en esa época 205 ocupaciones ilegales y uso indebido del espacio en las playas de

⁶³ En este sentido, nociones como *emplazamiento* y *experiencia* se pueden ajustar a las condiciones y circunstancias en que se dio el proceso de apropiación de las zonas costeras del Parque Tayrona: es decir, la consideración del litoral se da a partir de unas relaciones de poder en virtud de la tenencia de la tierra, desde la perspectiva neoliberal de aprovechamiento efectivo de sus atributos naturales y culturales, ya sea bajo los discursos de la sostenibilidad, de la protección ambiental, o el turismo ecológico, que resultan ser eufemismos del modelo desarrollista, y que evitan las referencias al concepto de “reservas naturales”, el cual perciben como *restringido* y en contrasentido con ciertas formas de usos del espacio.

Cinto, Guachaquita, Playa Blanca y Gayraca (Cano y Hernández, 2001). En adelante, las apropiaciones e intervenciones urbanísticas se extienden a prácticamente toda el área incluyendo la zona de Bahía Concha, Neguanje, Bonito Gordo y Granate. El objeto de las construcciones oscila entre usos turísticos, vacacionales, de residencia permanente u ocasional, o de tipo comercial (restaurantes, tiendas, etc.). No obstante la comprobación de la ilegitimidad de los predios ocupados, un grupo de pescadores residentes en el sector de Gayraca tienen enfrentados a la Unidad de Parques Nacionales de Colombia con el Tribunal Administrativo del Magdalena, por vía de la interposición de acciones de tutela alegando la vulneración de Derechos por parte de la Dirección de Parques, a propósito de disposiciones administrativas tendientes a la demolición de dichas construcciones. Según el Tribunal “los tutelantes sostienen que no tuvieron conocimiento, ni han sido notificados del resultado de procesos administrativos en su contra, que les permitiera ejercer recursos de ley, por lo que consideran que se les ha vulnerado el debido proceso, el derecho de defensa y el acceso a la administración de justicia”⁶⁴. Además, como otro de sus argumentos los mismos pescadores alegan el hecho de que “gente adinerada construye en zonas aledañas edificaciones lujosas, con todos los requerimientos posibles, en comparación a nosotros que no nos dejan entrar ni siquiera un ladrillo”. Y continúa la nota resaltando que efectivamente las casas construidas en playas cercanas parecen de “otro mundo” por sus cualidades arquitectónicas y suntuosidad, las cuales “se mantiene allí desde hace años, incluso, hace menos de 12 meses”⁶⁵

⁶⁴ Hoy Diario del Magdalena. Nota de prensa, febrero 7 de 2010, Santa Marta, Colombia.

⁶⁵ El Informador. Nota de prensa, Junio 15 de 2010, Santa Marta, Colombia.

Así, ante una inminente falta de regulación, manejo y control del litoral, la Dirección Nacional de Parques diseña, como parte de una estrategia de mediación institucional, un plan de ordenamiento ecoturístico, en el año 2001. Según el documento base, se pretendía intervenir aspectos críticos para el funcionamiento del Parque, relacionados principalmente con el fortalecimiento administrativo y el manejo operativo; las políticas de conservación del área, y la puesta en práctica de alternativas productivas que impactasen el desarrollo local y regional. Previamente se había establecido un comité consultivo, el cual contó con la participación de la Unidad de Parques, la Cámara de Comercio de Santa Marta y la Alcaldía Distrital, además de propietarios legítimos. Como resultado de la estrategia de intervención, se definieron tres frentes de acción: el componente jurídico encargado de establecer de manera general las condiciones de legitimidad/ilegitimidad de los predios ocupados. Por su parte, el componente ambiental referido al ordenamiento de las actividades de recreación y uso público, que se daría bajo la figura del "turismo ecológico", lo cual implica entonces la consideración de unas prerrogativas en cuanto a la actualización de la zonificación de aquellas áreas del parque destinadas a este tipo de actividades turísticas y recreacionales; incluía también contar con los estudios respectivos de la capacidad de carga de las playas con mayor flujo de visitantes. Por último, la gestión y operación institucionales, centradas en el control y protección del parque frente a usos y apropiaciones indebidas del espacio público dentro del área reservada (Cano y Hernández, 2001).

Dos serían los fundamentos principales en la definición e implementación del Plan estratégico, los cuales vale la pena señalar: en primer lugar, se asume el *cumplimiento* de la compatibilidad entre las actividades propias de un idealizado turismo ecológico con las capacidades físicas de las áreas protegidas del Parque Tayrona, a pesar de las evidentes deficiencias en la gestión, reglamentación y control de las actividades turísticas en la zona del litoral. Segundo, se adopta el ecoturismo como “instrumento para la resolución de los conflictos”. Conflictos que surgen de los graves problemas de apropiaciones indebidas y ocupaciones ilegales del espacio público litoral. En cuanto a la fijación de unas políticas en relación a la modalidad de turismo ecológico, éstas poseen una serie de particularidades que las define como tal: el discurso y prácticas del ecoturismo en áreas protegidas a nivel mundial se basa principalmente en suministrar la infraestructura y servicios necesarios para tal fin, de modo que redunde en la conservación de las zonas comprometidas. Para el caso del Parque Tayrona, la estrategia contempla lo siguiente: “se señala como mecanismo de canje o compensación del valor de las tierras de particulares que se traspasen a la Nación, permitiendo que se cumplan los objetivos recreativos por los cuales se creó el Parque, sobre bienes de propietarios legítimos que participarían en la prestación de dichos servicios”,

“[...] Los conflictos existentes en el área tienen una gran relación con la propiedad legítima del suelo en lo que es hoy el Parque Nacional. Estos conflictos, han sido la oportunidad para poner en marcha una estrategia de participación social mediante el diálogo y construcción conjunta de soluciones con los propietarios, en el marco de la normatividad legal existente y bajo los principios antes mencionados. La Unidad continuará gestionando recursos de cooperación internacional para la consolidación del ordenamiento y manejo ecoturístico del área. En ese sentido, se ha diseñado un plan orientado al

mantenimiento y construcción de la infraestructura necesaria para sectores como Cañaveral, Arrecifes, Palangana, entre otros, *y estudiar un sistema de concesión de los servicios ecoturísticos que sea más conveniente para la entidad*. De este modo se espera que se pueda incrementar la eficiencia y la calidad de la oferta recreativa de carácter pasivo que hacen parte de los objetivos del área, de acuerdo con su declaratoria, a la vez que se liberan recursos humanos, físicos y financieros para el manejo y control de sectores menos protegidos". (Ibíd.: 5. *la cursiva es mía*).

Sin embargo, la dificultad radica en que no existe un consenso alrededor de la definición y alcances del ecoturismo, ni regulaciones claras al respecto. En este sentido, las mayores críticas provienen de aquellos que ven con preocupación la adjetivación "ecológica" a unas prácticas que se están generalizando bajo el rótulo conservacionista sin los controles necesarios, o son ajustados de manera apresurada de acuerdo a circunstancias y condiciones locales, "el hecho de que la expansión de la población humana y el turismo estén amenazando áreas naturales y la biodiversidad [...] ha conducido a que algunos sostengan que sin el control o planificación adecuada, el ecoturismo (y el turismo en general) puede destrozar los mismos recursos que busca promover y proteger" (Edwards *et al*, 1998: 13). Además de la ya problemática legitimación del uso y apropiación del espacio litoral del Parque Tayrona bajo formas variadas de la *sostenibilidad*, se suma a ello las relaciones entre desarrollo económico y la conservación medioambiental, otro de los pilares institucionales del ecoturismo que, por cierto, describen a la vez unas relaciones de poder existentes, dado que "el discurso y la práctica del ecoturismo encubre el hecho de que, aunque la naturaleza sea de todos, no todos son verdaderamente iguales, en un sistema donde los intercambios son bastante desiguales" (Turani, sf: 5).

Pues bien, desde la propuesta de dicho Plan en el 2001, la Dirección de Parques Nacionales obedeciendo a políticas de Estado, parece ir en consonancia con la adopción de “modelos productivos y eficientes” en la gestión y manejo de los recursos naturales, lo cual se traduce en unas acciones claras con respecto al ordenamiento del territorio, y que introduce cambios sustantivos sobre todo en las funciones, necesidades e intereses de los agentes sociales involucrados en las nuevas dinámicas de *mercantilización* del espacio turístico de litoral. De modo que hoy asistimos a un Parque Tayrona caracterizado por cuatro grandes elementos desde el punto de vista político-administrativo: la penetración del capital privado en la operación y dotación de servicios turísticos; el manejo y control de las áreas protegidas en función de sus capacidades físicas para el desarrollo de actividades turísticas. Además, como resultante de los procesos de privatización operativa es factible que se genere un gradual debilitamiento institucional, a medida que la participación privada se incremente. De igual forma, el carácter consultivo y las demandas comunitarias locales quedan diezmados ante el imperativo de operaciones que aseguren la viabilidad y rentabilidad de los proyectos ecoturísticos.

Uno de los argumentos para la operación privada de lo público tiene que ver con los supuestos de dotar a las comunidades locales en aquellos ámbitos que el Estado no ha cubierto, como por ejemplo servicios básicos, infraestructura, empleo o dinamismo económico. Infortunadamente esto no siempre es así. Otro de los argumentos atañe a la “responsabilidad empresarial” y el compromiso de una mayor eficiencia en la gestión y operación de los proyectos turísticos, cuyos beneficios deben verse reflejados en un mejoramiento de las condiciones medioambientales y mayores oportunidades para las

comunidades: sin embargo, es preciso no perder de vista que la discusión central reside en la conveniencia –o inconveniencia– del acceso a los recursos naturales del capital y operadores privados, dadas las implicaciones ambientales, políticas y socioculturales que ello conlleva.

“Estas empresas (privadas) se proponen legitimar las actividades empresariales de alto impacto social, ambiental y en derechos humanos, altamente cuestionadas. Además, ello consolida la ausencia del Estado en materia de regulación y de políticas en recursos naturales, desplazando su rol de garante de los derechos al campo de las negociaciones privadas (acuerdos de producción limpia, autorregulación, negociación directa entre empresas y comunidades, y mesas de diálogo en cuestiones de gran asimetría). También las empresas secuestran el conocimiento científico en un debate asimétrico, engañoso y con el consentimiento del Estado, y concentran la discusión en aspectos de utilización de tecnología limpia y gestión responsable, excluyendo asuntos fundamentales como la incompatibilidad de estas actividades en estas zonas intangibles y culturas vulnerables. Por último, éste se convierte en un sistema para eliminar la resistencia, la crítica y la lucha de las comunidades” (Padilla, 2008: 151).

Entonces, el panorama actual del Parque Tayrona se inscribe en los procesos globales de control de los recursos naturales vinculados a las esferas de poder político a nivel local, nacional y transnacional. Es decir, más allá de las consideraciones de orden económico y de rentabilidad –lo cual es un factor decisivo– se trata de la *imposición* de un modelo de desarrollo socioeconómico, impulsado desde políticas estatales de corte neoliberal, compañías multinacionales e instituciones financieras, donde ámbitos importantes como la conservación ambiental, los derechos civiles, o los usos y prácticas socioculturales del territorio quedan supeditados a dictámenes político-administrativos de carácter restrictivos y exclusivistas del uso y aprovechamiento de los bienes públicos (Arana, 2008). Es desde esa óptica que es posible entender los procesos de privatización, exclusión, y concesión de los recursos y áreas

vitales- como el litoral- para la producción y reproducción de dinámicas económicas, sociales y culturales de las comunidades locales⁶⁶. Este es el marco ideológico que legitima la concesión de las playas de Cañaveral y Arrecifes del Parque Tayrona, o permite el incremento de las ocupaciones ilegales por parte del poder local y nacional en sectores como Neguanje, Cinto o Granate, donde las acciones legales de expropiación se dilatan y confunden en el marasmo de administraciones permisivas con el poder, pero fuertes y efectivas con aquellos que no lo ostentan.

Tabla 7 Tipificación de la racionalidad capitalista

Características Claves	Acumulación de riqueza, ingreso y poder Globalización del mercado. Competencia
Actores Principales	Corporaciones transnacionales Instituciones financieras multilaterales Medios de comunicación monopólicos
Ideología Subyacente	Antropocentrismo radical Pobreza, deterioro medioambiental
Concepto de Desarrollo	Crecimiento económico Producción y consumo antepuesto a conservación y protección
Actitud frente al deterioro medioambiental	Correcciones tecnocráticas y legales Control de natalidad Preservación de recursos en países pobres
Problema Central	Ineficiencia en sistema productivo Explosión demográfica
Ciencia y Tecnología	Al servicio de la producción rentable Utilización de tecnologías de alto riesgo Contaminantes y no renovables

Fuente: Arana, 2008.

⁶⁶ "No sólo es preocupante la forma en la que se extraen los recursos para sacarlos de nuestros países, sino también la forma en cómo se dispone y diseña el medio ambiente y se organiza el territorio de las comunidades campesinas, indígenas o nativas para favorecer siempre a los intereses de las industrias extractivas, frecuentemente transnacionales. También, los procesos de transformación de los ecosistemas locales, del medio natural y de los entornos en nuestras regiones, vienen dictados desde afuera, aún en su versión más sofisticada de "venta de servicios ambientales", propuesta por el Banco Mundial" (Arana, 2008: 27).

4.4.2. Taganga o la administración del olvido

En los últimos cuarenta años Taganga pasó de ser un modesto pueblo de pescadores a colonia de vacaciones para turistas extranjeros, como expresión de un proceso que involucra una transformación en su configuración espacial y un profundo cambio cultural. A partir de los años cincuenta del siglo XX una ola modernizadora invade la cotidianidad propia de una comunidad imbuida en su realidad social y cultural cercana y concreta, y empieza toda una intervención física y simbólica reflejada en unas rupturas significativas en sus patrones de conocimiento local y experiencia colectiva del territorio, acumulados durante siglos y que sustentaban la construcción del *sentido de lugar*, los procesos identitarios y sus prácticas socioculturales. Esta dinámica modernizadora se enmarca en el contexto general de la región que emprendía proyectos de adecuación o ampliación de infraestructura vial y servicios públicos básicos, no sólo en el área urbana de Santa Marta sino que cobijaba sus alrededores, hacia las tierras bajas de la Sierra Nevada, o al sur de la ciudad en los sectores de Gaira y el Rodadero, como hemos visto.



Fuente: Archivo personal, 2007

El corregimiento de Taganga está situado a unos quince minutos del centro de la ciudad de Santa Marta, comunicadas sólo por una sinuosa vía asfaltada a borde de cerro; “es una bahía enmarcada por los cerros Ancón y Colorada, estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, que a su encuentro con el Mar Caribe forman un pequeño valle de 38 hectáreas donde se emplaza el asentamiento” (Bell *et al*, 1992: 117). Sus pobladores aparecen en el imaginario colectivo de los samarios como personas vinculadas ancestralmente a la actividad de la pesca artesanal, lo que se convierte en uno de sus principales rasgos identitarios. Debido a su ubicación geográfica en las estribaciones de la Sierra Nevada, comparte cierto pasado cultural y de poblamiento con los pueblos indígenas allí asentados; manteniendo cierto grado de aislamiento geográfico y sentido comunitario de sus valores y prácticas hasta hace relativamente poco tiempo, y siempre en estrecha relación con el ambiente marino-costero. Guardadas proporciones y contexto, el efecto que produjo la construcción de la carretera a Taganga fue similar al proceso de colonización y ocupación de la

ladera de la Sierra; la intercomunicación vial fue crucial para la población taganguera en la medida que la enfrentaba a nuevas formas de sociabilidad y mercantilización de sus potencialidades ambientales, económicas y culturales, para ellos hasta ahora rutinarias. Así, se comienzan a diversificar las modalidades de producción y comercio, las cuales tenderán cada vez más hacia todo lo relacionado con la prestación de servicios turísticos.

“El turismo para Taganga, según algunos nativos, ha sido un arma de doble filo. A él se le achaca gran parte de la culpa de la descomposición social que, según ellos, es evidente en la población. [...] con todo el proceso turístico provocado, en su mayoría, por la construcción de la carretera, que produjo la apertura de Taganga como un destino provocó la “corrupción” de la cultura anfitriona, además del notable deterioro de la economía local, lo que a su vez ha provocado el desplazamiento de los habitantes, quienes se han visto en la necesidad de buscar otras formas de subsistencia diferentes a la de la pesca” (Molina, 2007: 291).

Una elocuente frase de Perelli y Rial (Remedi, sf :1) según “quien administra el olvido y la memoria colectiva es capaz de controlar los procesos de formación y destrucción de identidades colectivas, y por lo tanto, de asegurarse el poder”, puede ilustrar de cierta manera la profunda desestructuración del sistema social taganguero, en su tránsito hacia un desarrollo urbano, y donde las actividades turísticas se convierten en una alternativa productiva importante frente a una incipiente economía pesquera local, más de tipo extractiva y de subsistencia que familiarizada con valores agregados o exigencias propias del mercado del turismo. En este proceso, el espacio público litoral juega un papel preponderante, ya que será el núcleo alrededor del cual se configura toda la *empresa transformadora* de los usos y apropiaciones cotidianos tanto de los turistas como de la comunidad local (Reis, 2000).

“Es bien conocido que Colombia pudiera tener en la pesca un renglón importante de la economía nacional, en virtud de los recursos potenciales que han existido en los Océanos Atlántico y Pacífico. No obstante, el país nunca ha dirigido la atención necesaria a esta actividad económica con excepciones de los recursos atún y camarón, concentrándose más bien en los recursos agrícolas. Hechos como el acontecido en la década del 70, en donde la aún naciente industria pesquera recibió un duro golpe cuando el Gobierno Nacional autorizó la importación de productos pesqueros de los países del Pacto Andino, son muestras de las pocas condiciones favorables para el desarrollo de la pesquería en Colombia (Beltrán y Villaneda, 2000). Aunada a esta situación, está el irregular y actualmente casi nulo seguimiento de la actividad pesquera, así como su escaso control y vigilancia. Tal desconocimiento, es condición suficiente para no saber con certidumbre el estado de los recursos pesqueros en Colombia, oscilando entre estar subexplotados o al borde del colapso. Este informe, ha enfrentado tal situación y en consecuencia hace un esfuerzo por ir más allá de lo descriptivo con base en la mejor evidencia existente procedente de las estadísticas pesqueras oficiales de Colombia (INPA, 2003) y los monitoreos de pesquerías artesanales clave adelantados por el INVEMAR” (Diagnóstico General, POT Santa Marta: 227).

A partir de la década de los setenta se observa el incremento de turistas y visitantes más o menos permanentes al poblado, ocasionando cambios en la configuración socio-espacial y el desarrollo temprano de las actividades turísticas: así que el otrora aislamiento y la pequeña producción pesquera característicos fueron cediendo ante la consolidación paulatina de Taganga como zona turística: de modo que el impacto socioeconómico fue considerable y se hizo evidente en distintos niveles de la cadena de servicios turísticos, pero sobre todo el núcleo urbano se transformó, estructurándose nuevos espacios claramente diferenciados entre la zona costera, definida por las actividades turísticas, y los nuevos asentamientos de foráneos que adquirirían casas y lotes en las partes medias y altas del pueblo, al pie del cerro.

Dada la cierta autonomía territorial que tenía Taganga respecto a la planificación y administración distrital⁶⁷, su disposición y crecimiento espacial obedeció más bien a sucesivas parcelaciones de lotes de propiedad familiar, donde la ocupación del territorio se caracteriza por su carácter discontinuo y con deficiencias en términos de infraestructura y suministro de servicios básicos, especialmente en el suministro de agua potable que, aunque se pone en funcionamiento en 1962, aún presenta fallas en su cobertura y volumen. En general, la intervención institucional al respecto es relativamente reciente, y proviene bien sea de asociaciones comunales de los propios tagangueros o de iniciativas privadas relacionadas con el mercado del turismo.

Los años ochenta registran no sólo una mayor afluencia de visitantes y turistas a Taganga sino también la consecuente transformación de la zona costera, expresada en la adecuación y mejoramiento de infraestructura para la actividad turística. En suma, se genera un proceso de *asimilación* social, económica y cultural de Taganga como balneario o una colonia de vacaciones, que va a repercutir tanto en su configuración espacial como al interior del sistema social taganguero, desde el punto de vista de los cambios en la percepción de su entorno ambiental y cultural, así como el impacto en sus actividades tradicionales. "A partir del incremento del turismo en los últimos años, la comunidad consideró necesario adecuar uno de los ancones (Playa Grande) como playa turística, de tal forma que

⁶⁷ "El 2 de marzo de 1873 los Estados Unidos de Colombia y la Junta de Padres de Familia de Taganga protocolizan un acuerdo, en el cual se establecen unos derechos de los pobladores de Taganga sobre los terrenos denominados como "San Antonio de Bonito Gordo" los que corresponden en sus límites a la jurisdicción del actual corregimiento. De esta forma se establecen unos derechos colectivos sobre la propiedad de la tierra, hecho particularmente especial, teniendo en cuenta el manejo conflictivo que ha tenido la tierra en la historia de Colombia" (Bell *et al*, 1992: 116).

no entorpeciera las funciones propias de la pesca en el centro de la bahía, en las playas del atracadero” (Bell et al, 1992: 119). Y es que las actividades propias de la faena tales como el atraque de los botes, el comercio del pescado, y arreglo de los aparejos comienza a ceder espacio al turismo y sus veraneantes, entre otras manifestaciones de la rápida transformación del litoral: por esta época aparecen los primeros hoteles prácticamente a borde de playa, entre ellos la Ballena Azul en 1982; Hotel Playa Brava y el Delfín, ambos en 1988. De estos, la Ballena Azul resulta emblemático por su mantenimiento en el tiempo, convirtiéndose en referencia por su posicionamiento temprano en el área de servicios hoteleros, frente a las otras construcciones de corte más modesto y de carácter más o menos informales. Además de “brindar” a sus huéspedes –en una abierta ocupación ilegal del espacio público litoral- una “zona exclusiva de descanso” ubicada a pocos metros de la orilla del mar. De igual forma, la llegada de la entonces Corporación Nacional de Turismo fue otro factor determinante en los cambios del paisaje costero: dicha entidad se encargó de construir el primer camellón aledaño a la bahía de Taganga, además de la adecuación de la playa con una serie de kioscos destinados a los servicios complementarios turísticos (comidas, bebidas, esparcimiento, etc.), los cuales serían manejados por los mismos nativos, tanto en la propia bahía como en la colindante Playa Grande.

Actualmente el influjo, participación e inversión externa en el mercado del turismo es bastante considerable: la zona del litoral es administrada – desde la perspectiva de la industria del turismo- casi exclusivamente por foráneos que manejan las franjas de alojamiento, tiendas, restaurantes gourmets y bares, cuidando mantener cierta “exotización del lugar y sus gentes”,

como un atractivo y valor agregado de una Taganga como *escenario*. Se trata entonces de "entender la forma urbana como creadora de un campo de posibilidades en el sentido de la utilización del espacio público de los asentamientos [...] no se trata de una vuelta a algún tipo de determinismo espacial, pero si de entender que la forma de los asentamientos humanos puede favorecer o restringir la posibilidad de uso cotidiano del espacio público (Reis, 2000:3).



Fuente: Programa Manejo Litoral, UNAL 2004



Fuente: trabajo de campo, 2010

Y mientras se desarrolla este contrapunto de favores y restricciones, la configuración espacial de Taganga actual privilegia su zona litoral como espacio jerarquizado, con una alta concentración de su nuevo urbanismo; del comercio y actividades turísticas, de negocios establecidos o ambulantes a lo largo del camellón, en un franco detrimento del espacio público debido a unas formas y prácticas de ocupación caracterizadas por la *saturación* espacial.

“El espacio público es la transición entre los múltiples espacios privados. [...] se crea cotidianamente, durante la alta estación, una diversidad social muy intensa en sus espacios públicos abiertos de uso colectivo. Tal diversidad incluye moradores originales del asentamiento, moradores de la ciudad como un todo, turistas de diversos orígenes. Diferentes estilos de vida se cruzan en la playa, en sus calles, en sus plazas. Aquello que ocurre en las calles es una continuidad de la vida social que ocurre en la playa” (Ibíd.: 5).

Formas saturadas de hoy que nos indican la estrecha relación que se ha establecido entre aquellas áreas de playa, que durante largo tiempo estuvieron reservados a usos y apropiaciones comunitarias, y la nueva estructuración de espacios alternativos de producción turística. Una caracterización actual del espacio público litoral de Taganga, desde su configuración socioespacial, nos remite a una especie de entrecruzamiento o superposición constante de los distintos usos y apropiaciones, que puede ir desde la cotidianidad nativa a la activación del balneario⁶⁸.

Es importante anotar que toda esta dinámica de apropiación del espacio público, que incluye tanto el camellón como la zona de

⁶⁸ Esto es posible debido a que las actividades turísticas en Taganga no se limitan a las llamadas “temporadas altas” de turismo de sol y playa, sino que presenta un flujo de turistas más o menos sostenido durante todo el año, lo cual debe incidir de manera importante en la capacidad de carga de la bahía, y la consecuente degradación medioambiental del área.