

playa, se desarrolla sin ningún tipo de regulación y control, solo se integra *de hecho* al núcleo urbano adyacente. De ahí que en un esfuerzo de planificación territorial y renovación urbana, la Alcaldía Distrital solicita a la Dirección General Marítima autorización para desarrollar el proyecto "Recuperación del Espacio público y Construcción de un Malecón en el Corregimiento de Taganga", mediante Resolución 0463 de 31 de diciembre de 2008.

Según la resolución oficial, la intervención es de 8.236.42 m² en bien de uso público de la Nación y que comprende "aguas marítimas, el embarcadero turístico y pesquero, los kioscos, la batería de baños, la plaza de eventos y la zona de bañistas"; además, se incluyen 7.239.99 m² de terrenos bajo jurisdicción de la Capitanía de Puerto, destinados a la renovación del sendero peatonal, el sistema vial correspondiente a la glorieta y parqueaderos del área de litoral (Gaceta Distrital, febrero de 2009, Edición N° 008). Aunque la intervención del espacio público tuvo claras intenciones de renovación urbana de la zona costera, en realidad no se implementaron medidas en cuanto a la delimitación o especificaciones tendientes a la recuperación del espacio público litoral, sobre todo en lo que tiene que ver con aquellas construcciones en terrenos de bajamar, e incluso en las ubicadas a borde de los cerros al sur del litoral que comprometen áreas de playa⁶⁹. En este sentido, el proceso de transformación y ocupación de la franja costera en el corregimiento de Taganga, más allá de una válida renovación,

⁶⁹ A medida que se mejoran las condiciones de acceso e infraestructura de servicios públicos básicos, los cerros de Taganga comienza a ser objeto de invasión y posterior parcelación en lotes, en los terrenos aledaños a la bahía. Luego, con el auge del balneario estos lotes serán adquiridos a los lugareños, especialmente por ciudadanos extranjeros de diversos orígenes, para adelantar proyectos urbanísticos, ya sea para el funcionamiento de hostales con salida al mar, o destinados a viviendas privadas.

implica también el reconocimiento de un espacio problemático con ocupaciones y apropiaciones selectivas, donde se hace necesario dimensionar el compromiso real del área, así como su tendencia y posibilidades de reordenamiento y gestión (Etulaín, 1999).

“Las nociones de localidad o comunidad remiten tanto a un espacio físicamente demarcado como a cúmulos de interacción, podemos ver que lo que constituye la identidad de un lugar viene dado por la intersección entre su participación específica en un sistema de espacios jerárquicamente organizados y su construcción cultural como una comunidad o localidad. [...] El desafío fundamental aquí consiste en abordar las maneras de imaginar el espacio (que es imaginado, pero no es *imaginario*) como un vehículo para explorar los mecanismos por medio de los cuales estos procesos conceptuales de construcción de lugar encaran las transformaciones económicas y políticas globales de los lugares vividos; es decir, para establecer la relación, por así decirlo, entre el lugar y el espacio. Pues pueden surgir tensiones significativas cuando los lugares que han sido imaginados desde la distancia se convierten en espacios vividos. Los lugares, al fin y al cabo, siempre son imaginados dentro de determinaciones político-económicas que tienen su propia lógica” (Gupta y Ferguson, 2008:237-241).

Por otra parte, de acuerdo a los patrones de usos y apropiación del espacio, donde el litoral aparece como una zona *jerarquizada* debido a la confluencia no sólo de las actividades turísticas sino también en virtud de su carácter de núcleo aglutinante de otras actividades rutinarias propias de la localidad taganguera (faenas de pesca, tránsito y comercio local, activación/desactivación de la playa como espacio de socialidad, entre otros.), sugiere que aquellos proyectos de renovación urbana deben venir acompañados de unas políticas de adecuación e intervención en el ámbito de las normativas de uso y preservación de la zona costera, que se ajusten al complejo proceso de transformación local, que incluye los componentes ambiental, territorial, y sociocultural. De otro modo la ausencia de planificación territorial en la franja de

litoral, característico del proceso de ocupación en Taganga, seguirá profundizando los problemas de insostenibilidad que ya da muestras de serias incompatibilidades de usos del espacio público, de contaminación y degradación crecientes del medio marino costero, y ocultando la precariedad de una infraestructura básica prácticamente inadecuada para los ritmos de crecimiento de las actividades turísticas en el área⁷⁰.

En este orden, son varios los factores que están minando el carácter sustentable de la bahía de Taganga, y que están ligados a la falta de definición e implementación de unas políticas de manejo costero: presencia de agentes contaminantes en el medio marino⁷¹, como resultado del uso

⁷⁰ En materia ambiental, uno de los proyectos distritales que más alertó a los tagangueros data del año 2006 y tuvo que ver con "la perforación de un túnel en los cerros de Taganga, para verter en la bahía de este pueblo pesquero las aguas lluvias contaminadas por desechos orgánicos e inorgánicos de los barrios nororientales de la ciudad de Santa Marta; afectando así la salud, la economía, la cultura y el ecosistema marino. [...] Una de las principales formas productivas que sostiene a cerca de 600 familias tagangueras es la pesca artesanal estacionaria con chinchorro, las familias chinchorreras involucran a todos su miembros en la actividad y en forma colectiva y organizada se trasladan hasta pequeñas playitas como Genemaca, Cagabuzo, El Ancón, la Playita, Sisiguaca, y Monoguaca que se forman entre los acantilados y corales de la bahía, estas, son ancones de pesca de especies migratorias que desde siempre se han detenido periódicamente en Taganga; las aguas para esta clase de pesca deben ser cristalinas, de forma que si los peces encuentran el agua turbia o con PH bajo desvía su curso costero para salir de las radas, dejando las redes vacías faena tras faena. Los chinchorreros han visto mermados sus ingresos en los últimos años a causa del llamado "emisario submarino", que arroja la inmundicia del alcantarillado samario en el mar sin ningún tratamiento y, dependiendo de la época del año y las corrientes marinas, esta podredumbre llega a la bahía de Taganga, al parque Tayrona y hasta se devuelve sobre la bahía de Santa Marta, sin que haya siquiera un monitoreo de esta situación por parte de CORPAMAG, y si lo existe, no repercute en el mejoramiento de la situación. Si esto sucede con el emisario que no arroja sus desechos directamente en Taganga, ¿qué se podría esperar del colector pluvial?, lo menos que se nos ocurre pensar es que el daño sería irreparable para la pesca en la zona de influencia de los ancones de pesca, produciéndose un grave perjuicio a la comunidad pesquera del pueblo" (Agenda Caribe, septiembre 3 de 2006. www.blogger.com)

⁷¹ Los derrames de aceite crudo han ocurrido en los meses de abril y agosto del 2008, la empresa Terlica es la responsable directa del derrame y muerte de un operario a causa del desplome de un dique de contención del material

inadecuado de la playa (vertimiento de desechos, basuras, etc); deficiencia en el mantenimiento de los espacios públicos (camellón y la playa); y la ausencia de políticas y programas de preservación del ecosistema nativo. Este debilitamiento del sustento natural y cultural está fuertemente ligado al contexto social y económico en que se ha abonado el proceso de litorización, a sus distintas fases de desarrollo turístico, las cuales obedecen cada vez más a influencias y administraciones externas a la comunidad taganguera⁷².



Fuente: Periódico el Heraldo. Abril 24 de 2008.

inorgánico <http://www.imcportal.com/newsfiles>. (...) La emergencia ambiental se desató a las 4:30 de la madrugada del 23 de abril pasado, luego de un daño en la planta de procesamiento de la fábrica de aceite vegetal Terlica S.A, ubicada en una bahía contigua a Taganga. Una válvula de un tanque de almacenamiento de averió y permitió la salida de la sustancia hacia la zona costera. Las brisas arrastraron el aceite hacia el litoral de Taganga y bahías vecinas como Playa Grande, Sisihuaca, El Remansito y Playa Vaca. Periódico el Tiempo.com, 23 de agosto de 2008.

⁷²Usualmente, cuando se adoptan o imponen determinados modelos de desarrollo, las opciones turísticas, ya sean propias del tipo de turismo masivo o de tipo selectivo, se presentan a manera de "oportunidades" sociales y económicas, de esta forma las consideraciones y efectos medioambientales suelen ser *invisibilizados* por el discurso de los efectos positivos para las comunidades locales, bajo la vana ilusión de la participación y decisión comunitarios en los proyectos turísticos.

4.5. La mercantilización del litoral y el neoexclusivismo en Santa Marta.

Los procesos sociales, económicos y políticos globales, entre sus múltiples aristas, han traído consigo nuevas formas y procesos de territorialización, provocando profundas alteraciones en la noción y construcción de espacios y lugares que, generalmente, se vinculaban con ciertas esencialidades y fijeza culturales que al ser permeadas y alteradas comprometen no sólo los intentos de ordenación y referencia territorial, sino también la construcción simbólica de los espacios en tanto *lugares* o *localidades*, los cuales viene a ser intervenidos por una suerte de topografía del poder, donde

“La localización física y el territorio físico, que fueron durante mucho tiempo el único plano sobre el cual se podía trazar una cartografía cultural, tienen que ser reemplazados por múltiples planos que nos permitan ver que la conexión y la contigüidad, y de manera más general, la representación del territorio, varían considerablemente según factores de clase, género, raza y sexualidad; y que nos permitan ver asimismo que hay grandes diferencias en el acceso según el lugar que se ocupe en el campo de poder” (Gupta y Ferguson, 2008: 252).

Así, se trastocan las territorialidades, donde nuevas formas de representación y vivencias del lugar son inducidas desde las esferas del poder económico y político, han vuelto más complejas las relaciones entre espacio, poder y cultura, problematizando nociones vinculadas como localidad, comunidad, o identidad cultural⁷³. De ahí que Gupta y Ferguson

⁷³ “Sin embargo, al tomar la “comunidad” preexistente y localizada como un punto de partida ya dado, esta aproximación no presta suficiente atención a los procesos que han intervenido, en primera instancia, en la construcción simbólica de ese espacio como lugar o localidad, procesos tales como las estructuras de sentimiento que atraviesan los imaginarios de comunidad. Es decir, en lugar de dar por sentada la autonomía de la comunidad originaria, tenemos que examinar su proceso de constitución *como comunidad* en ese espacio interconectado que ha existido siempre. El colonialismo consiste en el desplazamiento de una forma de interconexión por otra. Esto no significa

(2008) insistan en que dicho proceso de *reterritorialización*, obliga a nuevas conceptualizaciones en el campo de las políticas y las relaciones de poder en torno a la *producción* y posibilidades de apropiación del espacio. Así, una revisión de las *políticas del territorio* nos remite a la consideración de aquellos aspectos relacionados con la entronización de determinados modelos de ordenamiento y planificación territorial muy ligados al modelo de producción capitalista: de hecho, bajo la égida del capital, los patrones de ordenamiento y valorización del espacio se van a sustentar en las directrices ideológico-culturales propias de ese modo de producción, y en ciertos niveles tecnológicos aplicados a las prácticas urbanísticas. Además, con la aparición y auge de los procesos urbanizadores a partir de mediados del siglo XX en América Latina, las perspectivas de crecimiento urbano van a estar fuertemente controladas por las ventajas de rentabilidad, basadas en el recuso suelo y las posibilidades de apropiación para la valorización privada del capital (Verón, 2009). En adelante, los procesos urbanizadores estarán dominados principalmente por actores privados, bajo la figura de constructores, administradores y operadores de la planificación y desarrollo urbanísticos; esto a su vez pone en evidencia las relaciones entre la gestión pública y la especulación inmobiliaria privada, prevaleciendo entonces las dinámicas de mercantilización sobre la construcción social del territorio.

“Porque la producción de espacio implica un proceso de valorización del mismo, en el que la renta, en tanto expresión de

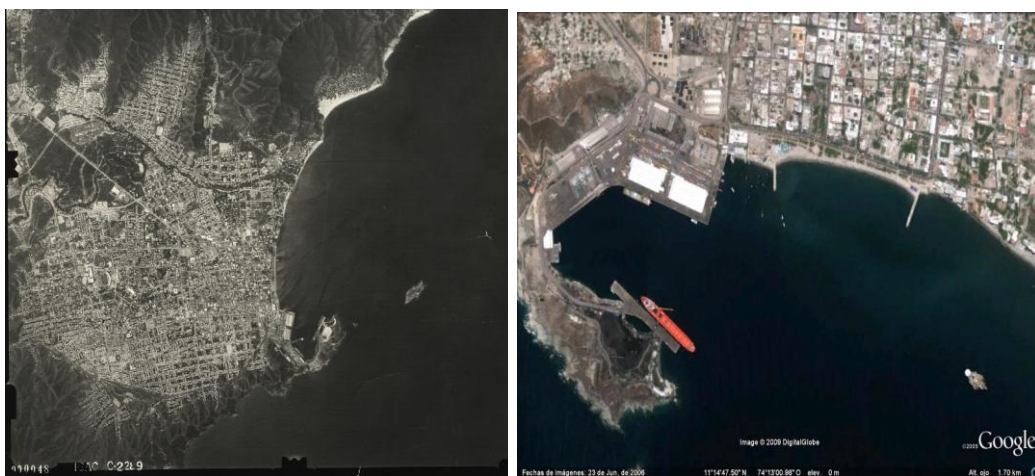
la negación de los profundos efectos de dislocación que tienen el colonialismo o la expansión del capitalismo sobre las sociedades. Pero al insistir en todo momento en las formas como se distribuyen espacialmente las relaciones jerárquicas de poder, nos es posible entender mucho mejor el proceso a través del cual un espacio adquiere una *identidad* específica como lugar” (*Ibíd.*: 237).

la propiedad privada, adquiere un papel primordial, más aún cuando se convierte en renta monopólica, o sea, cuando la sociedad valoriza cualidades singulares, propias, únicas (naturales o no) del espacio que hacen que el comprador quiera ese espacio y no otro (Moraes y Da Costa, 1987; Ríos y Pérez, 2008). [...] Por ello, los actores hegemónicos buscan inducir imágenes, representaciones sobre la sociedad intentando transformar los espacios en beneficio propio legitimando su mercantilización y apropiación (Lindón, 1989)". (Verón, 2009: 2).

Entonces, en esta producción de espacios a partir de singularidades, y donde se aprovechan determinadas características naturales del territorio en tanto *recursos*, es donde un espacio como el litoral adquiere toda su dimensión con sus atributos naturales y culturales, susceptibles de uso y apropiación en sus diversas manifestaciones. Sin embargo, la cuestión no sólo se limita a las consideraciones de representación y usos, sino que se traslada al cuestionamiento de cómo y quién tiene el poder para dotar de nuevos significados, y bajo qué prácticas discursivas se legitiman procesos de apropiación y ocupación del espacio público litoral.

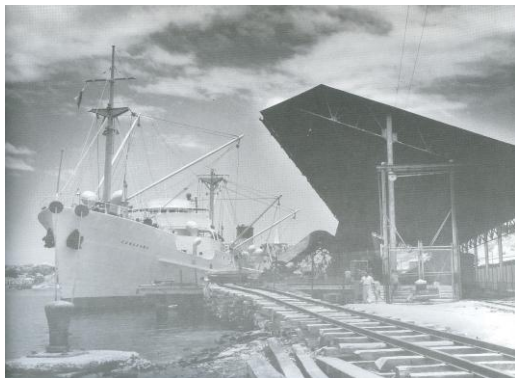
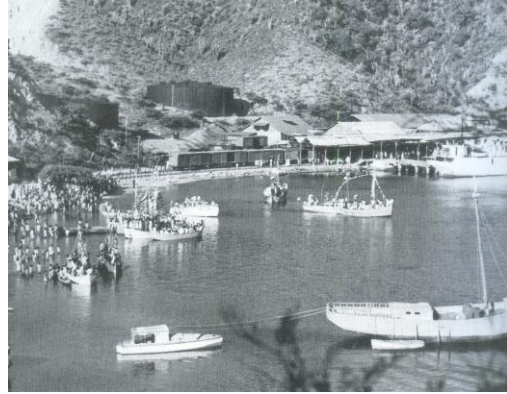
En el transcurso del siglo XX se registran comunidades y actividades tempranas en la línea costera de Santa Marta; comunidades como las de Taganga en las estribaciones finales de la Sierra Nevada, o el Barrio Ancón en el sector de Punta, son muestra de ello, y ambas fuertemente vinculadas al medio marino costero por medio de su actividad principal de la pesca artesanal. Hacia el sur del litoral se presentaba cierta actividad en el sector conocido como el Rodadero donde pescadores del pueblo aledaño de Gaira desarrollaban sus faenas, cobijando el área correspondiente a los actuales sectores de El Rodadero y Playa Salguero, aunque los gaireros no se establecieron en las zonas costeras más allá de lo que requerían sus actividades

pesqueras, es decir su estacionalidad y ocupación del litoral estaba sujeta a sus prácticas domésticas relacionadas con el oficio y sustento. Posteriormente, surgen otros puntos focales como el sector de Playa los cocos, lindante con la Bahía de Santa Marta; y en el sector de Pozos Colorados. Estos dejarán de ser referencia de asentamientos de pescadores debido al proceso de urbanización del litoral, adelantado años mas tarde, y que prácticamente ocupará toda la línea costera de la ciudad.



Fuente: Fotografía aérea, vuelo: C-2289, zona: Santa Marta, Escala 1-20.000, año1987, sobre No. 8.





Fuente: Álbum histórico de Santa Marta. La ciudad de ayer. Arturo Bermúdez, Universidad del Magdalena, 2002. Antiguo Barrio Ancon, Celebración de la Fiesta de la Virgen del Carmen. Hoy Sociedad Portuaria de Santa Marta, puerto de la Bahía.





Fuente: Universidad del Magdalena, 2009. Trabajo de campo, 2009-2010.

Una de las intervenciones más importantes en el litoral data de 1954 y tiene que ver con la construcción y adecuación de un nuevo muelle para el Terminal marítimo en el sector de Punta Betín; dicha ampliación requería de los terrenos del barrio Ancón que, para mediados de los años setenta ya había sido desplazado de la zona, y con ello la posibilidad de acceso al mar para sus moradores de tradición pesquera. Con el nuevo muelle “se procedió así a rellenar el salitral y humedales costeros que aún existían en el área, así como el sector remanente de la *caldera*, el principal humedal al norte de la ciudad” (Arenas, 2004: 24). Para la misma época, se implementa el naciente desarrollo urbanístico en el litoral que desde sus comienzos va a estar concebido desde la perspectiva de un aprovechamiento del territorio para las actividades turísticas:

"La administración de Rojas Pinilla nombra en 1954 al general Rafael Hernández Pardo Gobernador del Magdalena, el cual acomete el primer impulso para el desarrollo turístico del balneario del Rodadero. Esta zona era por ese entonces una amplia playa arbolada con algunas cabañas de paja en el litoral, enmarcadas por un cordón de colinas bajas cubiertas por matorral muy seco. Hernández abre los 3.5 Km. de la carretera que conduce de Santa Marta al Rodadero, vincula su administración en la construcción de los dos primeros hoteles de

sol y playa (Tamacá y El Balneario del Rodadero), hace el plan de urbanización y diseña la cuadrícula de amplias calles y avenidas del futuro polo turístico subregional. Alrededor del propósito de atraer el turismo hacia la ciudad y de aprovechar su belleza escénica marina y costera, surgen entonces en julio de 1959 las Fiestas del Mar, orientadas especialmente a cautivar la inversión extranjera” (Arenas, 2004: 25).

De manera que a partir de la década de los sesenta, se inicia una transformación radical de litoral, especialmente hacia el sur, y asegurando los dos principios básicos en su desarrollo territorial: el concurso de la administración pública con la ejecución de obras de infraestructura de servicios básicos, y el fomento de la construcción inmobiliaria⁷⁴. Sin embargo, el fenómeno de litoralidad en Santa Marta está precedido por una serie de apropiaciones y ocupaciones ilegales de tierras baldías semi-rurales que son transformadas y loteadas rápidamente, lo que facilitó su integración al mapa urbano de la ciudad y su consecuente valorización en base a sus atributos naturales y privilegios paisajísticos, lo cual resultaba sumamente atractivo para un nuevo ordenamiento que comenzaba a considerar la zona costera en sus potencialidades de desarrollo turístico y especulación inmobiliaria; casos como los de Playa los cocos en el centro, y Playa Salguero al sur dan cuenta de este proceso de ocupación y valorización, donde se puede evidenciar los cambios en las políticas y prácticas locales respecto al recurso suelo, que daría lugar al proceso de transformación y mercantilización del litoral.

⁷⁴ “En Santa Marta en 1965 se formula el *Plan de Ordenamiento* de la ciudad que acomete la promoción del turismo de sol y playa, con la construcción de hoteles y apartamentos de propiedad horizontal en el Rodadero y hasta la Ensenada Alcatraz, al sur. Este plan corrobora la necesidad de incluir dentro de los aspectos urbanísticos y estéticos, al abandonado sector histórico de la ciudad” (*Ibíd.*: 30).

“En Santa Marta y Riohacha, parte de las ganancias de la bonanza marimbera, con el estímulo institucional público orientado hacia la construcción de vivienda, se canalizan especialmente a la construcción de hoteles y edificios de propiedad horizontal. Aparecen así año tras año en la década del 70 nuevos hoteles y edificios en el sector del Rodadero y nuevos barrios de emergentes en estas ciudades. Estas obras se presentan entonces como el resultado de la buena gestión pública de los gobernantes locales. Aunque al comienzo encuentran una férrea oposición especialmente de la conservadora sociedad samaria, finalmente las ganancias derivadas del turismo, la especulación de terrenos urbanos y la compra-venta de inmuebles, también crecientes, benefician a todos. Se evidencia entonces el apiñamiento de inmuebles sobre el frente marítimo, el deterioro crítico del paisaje litoral y el característico colapso de los servicios públicos asociados” (Arenas, 2004: 39).

4.6. Gestión privada, especulación inmobiliaria y apropiación del bien público en el litoral.

La década de los noventa del siglo pasado marca definitivamente la consolidación del litoral samario como área privilegiada en materia de inversión inmobiliaria, aunado a un mercado del turismo establecido, el desarrollo urbanístico y la explotación de los recursos naturales relacionados con las actividades de ocio y esparcimiento, son fundamentales para la transformación de la zona costera. Aunque el proceso de urbanización se acelera debido al influjo de capital local y nacional, la falta de planificación característica del ordenamiento territorial de la ciudad, así como la desatención a los factores medioambientales involucrados en la ocupación del espacio litoral, permiten la contaminación de las aguas marinas, la presencia de residuos sólidos y otros agentes contaminantes en extensas áreas: convertido entonces en un problema creciente, la intervención y mejoramiento de la infraestructura de servicios básicos en el área urbana será objeto y parte del discurso de la

gestión pública por las administraciones distritales de turno. No obstante, la planificación del litoral está prácticamente en manos de urbanizadores y operadores privados, primando los intereses de sectores políticos y económicos locales, de ahí “el avance de actores privados fue importante –en muchas oportunidades con discursos sustentables- resulta interesante ver cómo en estas construcciones se acentúa la tendencia a mercantilizar espacios con capacidad de ocio” (Verón, 2009: 1).



A diferencia de El Rodadero, sector pionero en la ciudad en el campo del turismo de sol y playa, otras áreas serán objeto de un desarrollo urbano de otra índole, donde prevalece la privatización del espacio público a través de la construcción edificios de propiedad horizontal, en una abierta connivencia entre el poder político y económico locales dadas las características de planificación y zonificación de los proyectos inmobiliarios; esta tendencia se va a replicar en varios puntos de la franja costera, cuyas principales determinantes en la gestión urbanizadora serán sus atractivos paisajísticos, y la rápida valorización de los predios. Ejemplo de ello lo constituye el sector conocido como “los cocos” y el barrio aledaño de Bellavista, ambos representan una extensa área que comprende desde las postrimerías del camellón de la Bahía, hasta la desembocadura del río Manzanares. A partir de un testimonio como el de Haroldo Avendaño, un viejo pescador de la playa de

“los cocos”, es posible constatar la transformación radical del litoral, y la *producción* del territorio para el mercado inmobiliario,

“yo recuerdo que mi papá me traía a pescar cuando yo tenía como diez años, entonces se entraba por una caminito de trocha desde la yunai hasta llegar a “La coquera” (de ahí su nombre de los cocos). Ahí no había nada, después fue que pusieron los quioscos de comida, y el estadero. La primera casa que hubo fue la de los Dávila, que todavía existe y entra prácticamente hasta el mar. [...] Ahí lo que se loteo primero fue para el lado del río, que es lo que ve uno hoy como la carrera primera”.

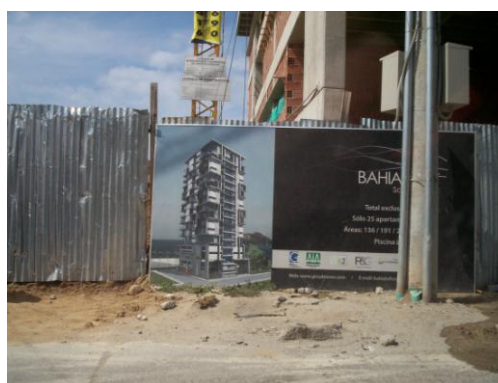
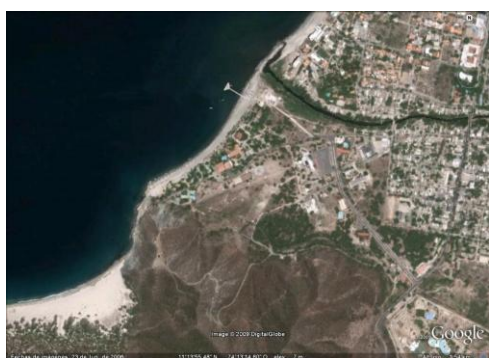
En efecto, a finales de los años setenta con la urbanización de todo el sector de los cocos, se habilita el área en términos de un mejoramiento de infraestructura y acceso a la playa, lo que trae también el desplazamiento gradual de la serie de bohíos establecidos como restaurantes y estaderos populares, para dar paso a la construcción de los primeros edificios de propiedad horizontal en el litoral. La segunda fase de la transformación de la zona costera de los cocos es relativamente reciente – hacia finales de los años noventa- y se caracteriza por grandes torres de apartamentos que ya ocupan buena parte de la línea costera: entre ellos encontramos el edificio Miramar, Bahía Linda y el Bahía Loft aún en construcción. Todo el desarrollo inmobiliario de los cocos obedece a una marcada fragmentación espacial, basada en la instauración de cierto exclusivismo en la zona, pues se trata de lujosas edificaciones que exigen un cierto grado de vigilancia y control que “se traduce en formas de territorialidad exacerbada, lógicas de demarcación y reagrupamientos afines (barrios privados)” (Prévôt, 2001: 33), como parte de procesos de privatización que actúan como desestructurantes de la ciudad, debido a la profundización de los contrastes y una diferenciación creciente entre las áreas “cerradas” y la periferia.

“Hace un siglo, el papel del Estado permitió poner en práctica formas de integración de una ciudad que aspiraba a ser la encarnación de la Nación. En los años noventa se ingreso en una lógica privada que transformó la ciudad en “fragmentos”. El ascenso de la pobreza, la pauperización de una gran parte de las clases medias, por un lado, y el enriquecimiento de una minoría, por el otro, diseñaron una nueva geografía de los centros y los márgenes en ruptura con el modelo centro/periferia, del “centro hacia los barrios”, que había guiado la extensión de la ciudad por más de un siglo (Scobie, 1977). [...] en este contexto conviene reubicar las recomposiciones socio-territoriales, algunas de las cuales son espectaculares (los grandes proyectos urbanísticos), otros más sutiles (micro-privatizaciones, lógicas de separación) pero todas, a su manera, participan del proceso de fragmentación de los territorios de la ciudad y la dualidad de la sociedad” (Prévôt, 2001: 41).

Y en estas recomposiciones socio-espaciales, se halla lindante con la parte “modernizada” de la playa de los cocos, una zona urbanizada desde los años cincuenta (barrio Bellavista) que permanece y actúa como un factor de discontinuidad en la línea costera entre ésta y la bahía de Santa Marta, y ello debido a la disposición misma de las construcciones: respondiendo a la lógica de privatización del espacio público, se trata de viviendas y edificaciones que limitan con el mar mismo (viviendas particulares, el Club Santa Marta, el edificio Bahía Centro, entre otros) ocupando zonas de bajamar en una franca apropiación y desconexión física con el resto del área de litoral⁷⁵. Estas forman parte de modelos de urbanización anteriores al proceso de mercantilización del litoral, pero que ya están siendo objeto de intervención y renovación urbana, como producto de la valorización del sector. Luego de su desarrollo urbanístico, que incluye unos grados significativos de apropiación del espacio público litoral, Playa de los cocos se puede considerar como un

⁷⁵ Esto fue posible debido a que el área litoral del sector del barrio Bellavista ha sido tradicionalmente ocupada por familias locales que ostentan el poder económico y político, lo cual les ha facilitado tanto su permanencia como la conservación de privilegios respecto a la ocupación ilegal del espacio público litoral.

sector altamente diferenciado en función de sus características socioeconómicas, de su infraestructura inmobiliaria, y del tipo y calidad de sus predios, que reafirman los procesos de fragmentación espacial y segmentación social (Gallegos y López, 2008). Además se enmarca en el contexto del modelo neoliberal, el cual incide en la estructuración urbana promoviendo procesos de apropiación y privatización de espacios susceptible de especulación inmobiliaria, e imponiendo ciertos tipos de reordenamiento territorial vinculados a la lógica del mercado profundizando aún más la crisis del espacio público, en especial en las áreas litorales⁷⁶.



Fuente. Sector de los cocos. Google earth, Unimagdalena, 2009. Trabajo de campo 2009-2010

⁷⁶ “desde finales de los años ochenta del siglo pasado, con el advenimiento del neoliberalismo, caracterizado, entre otros aspectos, por la disminución de la inversión del gobierno en las diversas actividades económicas, el espacio turístico ha redefinido su estructura, caracterizada ahora por una planta más diversa, basada en inversiones privadas que, territorialmente, dejan ver fragmentos urbanos privilegiados en equipamientos e infraestructura” (*ibid*: 139).

De características ambientales, económicas y sociales similares a las de la playa de los cocos, Playa Salguero presenta en la actualidad una profunda reconfiguración territorial, provocada por una serie de proyectos inmobiliarios de grandes dimensiones en su zona costera. Conocida inicialmente como “el puerto” por la comunidad vecina de Gaira, Playa Salguero colinda con El Rodadero hacia el sur, y comprende desde la desembocadura del río Gaira hasta los cerros de Bello horizonte que penetran al mar formando una ensenada de unos dos kilómetros aproximadamente; hacia los años cuarenta era considerado sitio estratégico para los pescadores de Gaira, los cuales instalaban una serie de bohíos y toldos para guarecerse durante las largas faenas que comprendían una extensa área hasta llegar incluso a la playa del Rodadero. Pero desde comienzos de los años cincuenta la zona de litoral se ve alterada por un intenso proceso colonizador principalmente por migrantes del Departamento del Cesar, los cuales invaden el territorio y aplican el modelo de parcelación en grandes lotes, de manera desorganizada y sin ningún tipo de concordancia con el medio costero. La acción de los nuevos “propietarios” se concentra en una precaria urbanización del sector caracterizada por un rápido crecimiento con efectos en la organización territorial original, dando origen a una evidente transformación social y económica de los usos y apropiación del espacio litoral de playa Salguero que adolece, en sus inicios, de la falta de planeación y la ausencia de infraestructura en servicios públicos básicos.

Una segunda fase de desarrollo territorial muestra la integración del sector a la dinámica urbanizadora característica de los años ochenta y noventa en la ciudad, expresada en la ampliación de la malla vial – especialmente la avenida Tamacá- que comunica

a Salguero con el Rodadero y Gaira; la implementación de infraestructura en servicios públicos, así como la diversificación de los usos del suelo: el territorio se fragmenta y aparecen los primeros edificios de propiedad horizontal, y conjuntos residenciales, todos con salida a la playa; el centro queda dominado por lotes y viviendas de corte popular con insuficientes servicios básicos y construcciones precarias; además se encuentran allí tres centros vacacionales – Coasmedas (en reconstrucción), Cantamar y Coedumag- de uso privado, para temporadas turísticas.

“la noción de fragmentación espacial aduce a un orden que implica una ciudad dispersa en fracciones resultantes del proceso de metropolización, de modo que es posible encontrar dentro de ellas, a manera de piezas, ciudades heterogéneas dentro de un mismo espacio urbano. Tal aseveración se sustenta en la tendencia de crecimiento que han mostrado en los últimos años las áreas urbanas, particularmente las de los países subdesarrollados, en donde no sólo se construyen espacios residenciales o de otro tipo de uso del suelo desarticulados social y económicamente con respecto a sus zonas colindantes ya erigidas, sino también, como Prévôt Schapira sugiere, hay una propensión a absorber, durante la expansión urbana, localidades circundantes” (Gallegos y López, 2008: 141).

De manera que el antiguo núcleo de asentamiento y uso del espacio va siendo gradualmente desarticulado, entrando en nuevos patrones de urbanización con un considerable fraccionamiento del territorio que origina a la vez una compleja y heterogénea estructura socioeconómica en el sector, sumado a la intensificación del uso y apropiación del espacio público litoral. Entonces, con un terreno abonado para la especulación inmobiliaria, los nuevos gestores y agentes privados de desarrollo urbano fijan su mirada e intereses en el sector de Playa Salguero, con grandes proyectos enfocados en impulsar

un neoexclusivismo⁷⁷ en la zona a partir de la promoción de lujosos edificios con “acceso a la playa” como rezan la mayoría de sus vallas y anuncios publicitarios: así, con la puesta en venta de gran parte de predios en el litoral, en el año 2009 se adjudicaron cuatro licencias de construcción a reconocidas constructoras locales, las cuales fueron objetadas por la DIMAR por exceder los límites permitidos de urbanización en el litoral y apropiación indebida del espacio público, sin tener en cuenta la continuación de la calle 1 que viene desde el Rodadero. Sin embargo, lo significativo es que Playa Salguero tiende a convertirse en una nueva centralidad en materia de desarrollo urbanístico en el litoral sur de la ciudad, debido a las condiciones de saturación del Rodadero y los problemas medioambientales generados por el transporte del carbón en otros sectores potenciales del litoral sur; además se trata de una centralidad apoyada por la implantación y “consolidación de un modelo de desarrollo económico aperturista –un nuevo régimen de acumulación comandado por los sectores financieros y de servicios, con una importante presencia del capital internacional- con una serie de emprendimientos, tecnologías y servicios urbanos” (Varsky y Vio, 2007: 3).

En este proceso de ocupación territorial hasta su posterior reconfiguración y mercantilización del litoral, es preciso destacar

⁷⁷ El término es tomado de Facundo Hernández (2009) que señala las nuevas modalidades de fragmentación espacial y exclusión social, donde “los balnearios neoexclusivistas se caracterizaron por la privatización y el reacondicionamiento del paisaje costero. De esta forma se cierran los accesos públicos -con empleados de seguridad custodiando la privacidad de los usuarios-, se produce la privatización encubierta de playas públicas a partir de las concesiones cedidas por los gobiernos locales y la autorización para equipar las playas con infraestructura urbana en contravención de las leyes de ordenamiento territorial de costas. De esta forma surgen localidades-balnearias para albergar a la clase política, empresarial y del espectáculo, construyendo una nueva identidad social y paisajística en el territorio costero”.

que los cambios en los patrones de producción, usos y apropiación del territorio, caracterizados por la introducción de componentes propios de la privatización urbana (participación de capital privado, apertura y especulación comercial), han influido de manera determinante en la disposición del lugar y su medio natural, ocasionando una intensa y agresiva transformación del litoral.

“la tendencia de mercantilización del litoral marítimo, fue y es promovido por actores hegemónicos en su mayoría de carácter extraterritorial, que históricamente utilizan diferentes estrategias de acuerdo a las preferencias sociales en materia urbanística de cada momento histórico con el fin de apropiarse de una renta monopólica. El proceso urbanizador del siglo XX se caracterizó por la simpleza de la división catastral para obtener la mayor proporción de tierras vendibles, por la mercantilización del espacio y la captación del contexto legal-normativo y socioeconómico lo permitía y hasta fomentaba” (Verón, 2006: 12).

Dicha transformación está estrechamente vinculada a los fenómenos de mercantilización y especulación en el litoral: se ha impuesto entonces un modelo especulativo de urbanización, que se ocupa del mayor aprovechamiento de las tierras vendibles y urbanizables, con una optimización de la división territorial generalmente en predios de alto valor paisajístico y de valorización urbana, que redunde en la capitalización de la mayor renta posible, generando conflictos con los usos y apropiación del espacio público litoral, e impactando significativamente las dinámicas medioambientales de la áreas circundantes (Verón, 2006).

Este modelo de reordenamiento territorial de profunda segmentación espacial y social, se ha venido reproduciendo en sectores estratégicos del litoral samario desde la década de los noventa con una importante participación de capital privado,

Fuente: Herrera, J. 2009

En este panorama de usos conflictivos y apropiaciones ilegales del espacio público litoral, han surgido megaproyectos como el lujoso condominio marino Sierra Laguna, que obedece también a la ya mencionada tendencia exclusivista⁷⁸ que cada vez ocupa más espacio del litoral samario:

"Estas formas de crear nuevas espacialidades, a partir de las prácticas turísticas propias de las elites de contexto, responden a la dimensión cultural identificada con la posmodernidad. La nueva territorialidad se construye a partir de la nueva exclusividad, en este sentido surgen formas de ocio, que representan los símbolos de riqueza, status, prestigio y poder, que en la posmodernidad adquieren importancia en los análisis de la fragmentación del territorio (Harvey, 1998). La naturaleza es vista dentro de esta concepción de neoexclusivismo, como un neo-romanticismo donde la contemplación y la presencia del paisaje –supuestamente- natural, dentro del propio lote, tiene un valor significativo[...]En este caso las estrategias de comercialización le asignan valores estéticos y utilitarios a las urbanizaciones neoexclusivistas, según la estructura y organización social de las clases altas".(Hernández, 2009: 51).

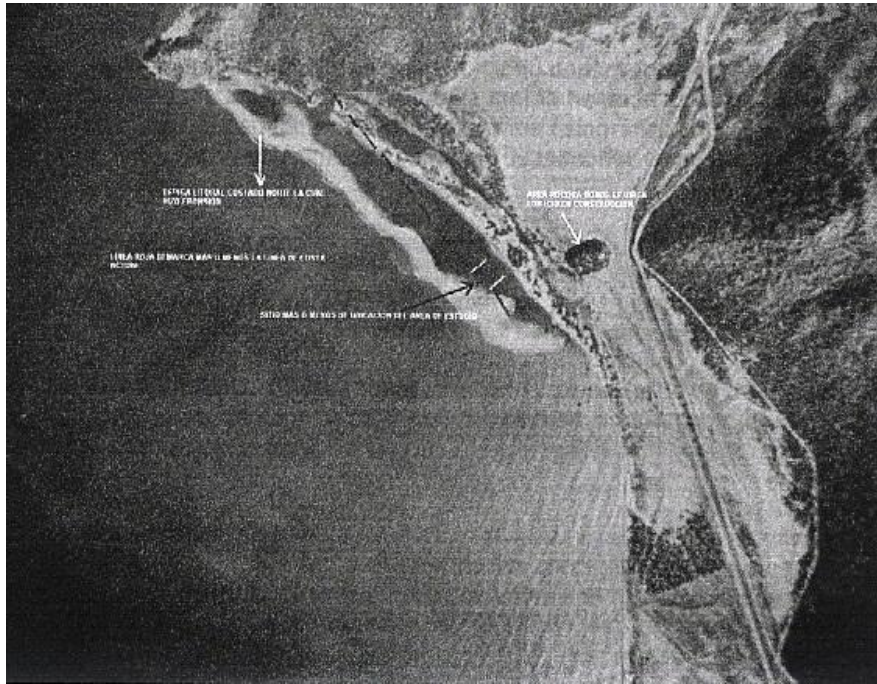
Sierra Laguna está ubicado en la playa de pozos colorados⁷⁹, en el sector conocido como lagos del Dulcino, en la periferia

⁷⁸ Por supuesto, esto no sólo se da en el plano local, sino que forma parte de una tendencia global dentro del modelo de mercantilización de las áreas litorales; en el Caribe colombiano pueden tomarse como referencias el sector de Bocachica en Cartagena; las playas de Tolú y Coveñas en el Departamento de Córdoba, así como los casos ya mencionados en la ciudad de Santa Marta.

⁷⁹ el Sector de Pozos Colorados se encuentra ubicado entre Punta Gloria y Punta Brava en esta zona se han generado drásticos procesos costeros que han generado que se constituyan un acumulamiento de sedimentos desde la base de las estribaciones generándose unas amplias playas de más de 600 metros que han modificado la característica de esta zona por una incidencia antropica que incluye el paso de la troncal del Caribe, la vía férrea a través de rellenos que han modificado una gran parte de estas áreas, se generaron zonas de inundación por las escorrentías de las aguas que bajan por los cerros y que se encuentran con las playas lo cual constituyo unas áreas donde se utilizaban como salinas, que se han modificado a través de la invasión de diferente tipo de vegetación y que le han modificado la característica de playa para considerarse una zona de vegetación terrestre en su parte sur que han modificado gran parte de su área de playa. Por la dinámica de la deriva litoral en sentido Sur se han constituido a través de

urbana; el complejo ocupa un área mayor a los 16.000 m², con un frente de playa de unos 182 m. El megaproyecto consta de dos torres con 178 apartamentos cada una, dotado de amplias zonas comunes y un lago natural de agua salada, además de los valores paisajísticos ofrecidos por el medio natural y el “acceso privado a la playa”. De tal manera que por su diseño, ubicación y características urbanísticas, el condominio Sierra Laguna es considerado como “el proyecto inmobiliario más importante de Santa Marta en la última década”. Sin embargo, éste tiene enfrentados a la Dirección General Marítima –DIMAR- con la Alcaldía Distrital y los constructores, debido a que -según DIMAR- el proyecto viola la jurisdicción marítima, dictaminando entonces que gran parte del proyecto se construirá en zona de playa, es decir en terrenos de la nación y, por tanto, en un bien público. Nuevamente, La posición de la administración distrital ha sido de promoción y defensa del proyecto, materializada en el otorgamiento de la licencia de construcción en el año 2007, por parte de la secretaría de planeación de Santa Marta,

diferentes épocas desde Punta Gloria la conformación de flechas litorales que con el paso del tiempo han generado que se generen internamente lagunas costeras, las cuales se les ha modificado su condición con construcciones de edificaciones residenciales, canales artificiales en el sector del Dulcino y que han modificado la línea de costa. (Herrera, J. 2009)



Fotografía aérea del IGAC de 1955. La primera flecha indica la localización aproximada de un proyecto de construcción. Obsérvese la presencia de la espiga (geoforma asociada a playa) y las dos lagunas interiores (una pequeña y una grande de forma alargada) en el sector.

Fuente: Herrera 2009.



Fotografía aérea IGAC de 1967. Vuelo R-602. El círculo en color amarillo indica la localización aproximada del proyecto de construcción. Obsérvese que la espiga (geoforma asociada a playa) se ha unido al continente y permanecen las dos lagunas interiores (una pequeña y una grande de forma alargada) en el sector. Fuente: Herrera 2009



Fotografía aérea IGAC de 1987. Vuelo C-2289. El círculo en color amarillo indica la localización aproximada del proyecto de construcción. Se observa la variación en la forma de la espiga (geoforma asociada a playa) y de las lagunas interiores (una pequeña y una grande de forma alargada) en el sector. Fuente: Herrera 2009



Sector de Punta Gloria Pozos Colorados, área de playa sin proyecto construido. Fuente: Herrera 2009



Proyecto construido. Fuente: Herrera 2009



Maqueta del proyecto, publicidad en internet. www.sierralaguna.com.co



Proyecto Construido. Publicidad en internet. www.sierralaguna.com.co

“Pero el punto central de la polémica está en otras decisiones contradictorias de la Dimar. Por ejemplo, el 5 de junio de 2006 el perito de la Dimar capitán Juan Carlos Acosta Chady (hoy bajo la lupa de la propia entidad por su trabajo de peritaje en este caso), conceptuó, tras un especializado estudio, que las condiciones técnicas del terreno eran aptas y que el permiso podía ser entregado. Esta decisión fue revocada por el almirante Jairo Peña, director de la Dimar, quien consideró que no podía otorgarse el permiso porque está en zona de playa y porque desde hace varias décadas es considerada un bien público. [...] Aunque la Dimar insiste en que el terreno donde se construye Sierra Laguna es propiedad del Estado y por eso ningún particular puede apropiarse de él, las autoridades locales ratifican su posición y niegan que esta zona sea una playa. Para ello se apoyan en el Plan de Ordenamiento Territorial expedido en 2005, el cual determinó que el terreno es urbano y residencial turístico”⁸⁰.

No obstante la sustentación técnica y jurídica de la DIMAR, sus argumentos y disposiciones no han sido acatados durante todo el proceso de confrontación institucional⁸¹. Las implicaciones ambientales, políticas y económicas inherentes a proyectos urbanísticos como el condominio Sierra Laguna ilustra de

⁸⁰ Diario El Espectador. Nota de prensa, 08 de abril de 2010. Bogotá, Colombia.

⁸¹ “El pasado 8 de enero (2010) la Dimar solicitó a la Alcaldía suspender la obra. Por su parte, el alcalde de Santa Marta, Juan Pablo Diazgranados, no acató la disposición argumentando que los términos de la Dimar no eran válidos. Pero en el sector turístico ronda la preocupación de que si se aceptan los argumentos de la entidad, hoteles tradicionales como el Irotama y el Zuana tampoco podrían funcionar [...]su vez el alcalde de Santa Marta, Juan Pablo Diazgranados, no oculta su preocupación porque se pueda paralizar la inversión de este tipo de proyectos en la ciudad” (El Espectador, *op cit.*).

manera clara los profundos conflictos de intereses que se vienen suscitando en la ciudad de Santa Marta a la hora de la definición y manejo del litoral, además pone en evidencia los distintos discursos manejados desde las instancias públicas y privadas, inmersos en una relaciones de poder en el marco del dominio y control de las áreas costeras: desde la perspectiva de la administración distrital, las objeciones y/o desaprobaciones a este clase de proyectos, ya sea de parte de la Dirección General Marítima u organizaciones civiles de corte ambientalistas, desestimulan la inversión inmobiliaria en la ciudad, lesionando los planes de promoción y consolidación local como centro turístico; de manera que el modelo desarrollista termina amparando e incluso avalando el gran negocio inmobiliario en manos del sector privado, cuyos intereses no apuntan precisamente hacia las consideraciones de tipo conservacionistas sino más bien de la especulación del suelo, de acuerdo a la mayor captación de rentas posible.

Por su parte, el rol de autoridades en el manejo, supervisión y control de áreas litorales como la DIMAR ha sido el de fijar y hacer cumplir los lineamientos para la protección de los terrenos del Estado en el espacio litoral, privilegiando el bien público que, en aras de la sustentabilidad territorial y planes de ordenamiento ajustados a las normativas y jurisdicciones preexistentes en materia del medio marino costero, optó según resolución 0464 de diciembre 31 de 2009 por negar el permiso de construcción a Sierra Laguna por las razones ya aducidas. Incluso la Procuraduría General de la Nación –en su delegación de asuntos civiles- se ha pronunciado al respecto, y en igual concepto que la Dirección Marítima:

"Han causado sorpresa e incertidumbre en el sector de la construcción, las noticias y comentarios un tanto antagónicos que los dos principales medios escritos de la ciudad hacen acerca de unos mismos hechos; la legalidad o ilegalidad de la edificación Sierra Laguna (ubicado en el Sector de Pozos Colorados) y del Bahía Linda (en la Playa de los Cocos, Bahía de Santa Marta).

*[...] Frente a dichas construcciones el Procurador Delegado ante Asuntos Civiles sustentándose en la **normatividad** vigente ordenó la restitución de los complejos residenciales Sierra Laguna y Bahía Linda, toda vez que para el Ministerio Público estamos ante la ocupación ilegal de las playas que son de propiedad exclusiva de la nación, al igual que se incumplió con algunos requisitos legales; y sin embargo se observa que existe un manto de dudas al respecto, pues la Alcaldía **Distrital** no solo defendió la posición de seguir adelante con las obras, sino que sus aseveraciones están formuladas **contundentemente** bajo el imperio de la ley⁸².*

Sin embargo, la presión del sector y el capital privados, y la preeminencia de los intereses particulares antes que el imperativo del bien público terminaron por imponer sus pautas y condiciones en lo relativo a los procesos de urbanización y reconfiguración del espacio litoral mediante mecanismos y estrategias de poder, bajo la fórmula del fomento y gestión pública aunado a la inversión privada; de ahí que el discurso oficial sostenga que:

"Respetamos la decisión de la Dirección General Marítima, pero no la compartimos, porque está afectando a los inversionistas, a los de Sierra Laguna y a otros que tienen proyectos similares. El decreto 8384 establece que 50 metros después de la línea de bajamar son de competencia de la Dimar y lo demás, del Distrito. Sierra Laguna alcanzó a tener el permiso de la Dimar. Hoy, más de un año después, no se puede decir que es inviable. Las obras se realizan hace más de un año y no han sido detenidas porque no hay razón para hacerlo⁸³".

⁸² Bitácora Samaria, "Sierra Laguna y Bahía Linda: heterogeneidad jurídica frente a las mismas leyes y a los mismos hechos". Mayo 21 de 2008. <http://bitacorasamaria.blogspot.com>

⁸³ El Espectador, *op cit*

En la actualidad, el megaproyecto se publicita y vende como el más completo y ambicioso complejo inmobiliario del litoral samario, con dotaciones y servicios que superan los estándares locales, aunque ello implique la apropiación del espacio público en una amplia zona de la playa de Pozos Colorados; y ello en el contexto de “ la aparición y el desarrollo de nuevas formas de residencia y consumo que tiene expresión material en la consolidación de extensas áreas destinadas a urbanizaciones cerradas [...] y a grandes equipamientos de consumo, entretenimiento, turismo” (Varsky y Vio, 2007: 4).

Estas nueva formas de residencia adquieren cada vez más relevancia en sectores como Playa Salguero, Bello Horizonte, Pozos Colorados, Lagos del Dulcino y el sector que comprende los complejos hoteleros Zuana e Irotama, que abarcan el mayor número de construcciones: desde mediados del 2007 se incrementaron las solicitudes de licencias de construcción⁸⁴, y se estima que alrededor de 19 nuevos proyectos se vienen promocionando en estos últimos años. Según Jorge Katime, presidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, el metro cuadrado en esta zona oscila entre 2,5 y 4,5 millones de pesos. Un apartamento de tres alcobas puede costar alrededor de 400 millones de pesos.

"Por lo menos ocho exclusivos proyectos se ejecutan en la actualidad y el 90 por ciento de compradores son personas de otras partes del país. Cada iniciativa empresarial requiere un presupuesto que supera los 20 mil millones de pesos. En zonas como Bello Horizonte, Pozos Colorados, Lagos del Dulcino y el sector que comprende los hoteles Zuana e Irotama está la

⁸⁴ De acuerdo con los reportes de la Curaduría Urbana Número Uno, en los dos últimos años se han licenciado 86 mil metros cuadrados. http://contenido.metrocuadrado.com/contenidom2/noticias_m2/agostode2007/ARTICULO-WEB-PL_DET_NOT_REDI_M2-3620274.html. 3 de abril de 2010.

mayor parte de las obras. "La ciudad presenta ventajas especialmente para las personas mayores que buscan descansar y estar alejados del ruido y la rumba, en este sector tienen esa comodidad".⁸⁵

⁸⁵ Periódico el Tiempo, Nota de prensa "Santa Marta tiene para estrenar", junio de 2007. Bogotá, Colombia.

Altamar	
Bahia Loft	
Balcones de Buenavista	
Bali	
Cristal Towers	
Costa Caribe Rodadero	
Casa del rio - Centro Historico-	

Granate Bay	
Platino	
Playa Linda	
quarzo	
Sierra Laguna	
Rocca di Mare	
Torres del Mediterraneo	

zazué
SANTA MARTA
CENTRO COMERCIAL Y CONDOMINIO

EL LUGAR QUE LO TIENE TODO
• Apartamentos • Centro Comercial • Restaurantes • Supermercado

- Playa a 5 minutos (vía peatonal)
- 4 Torres de 14 pisos • 208 apartamentos
- Apartamentos de 89, 96 y 121m²
- Penthouse • Piscina
- Voley playa • Club house

Plazas Coloradas Santa Marta, a 5 minutos del aeropuerto.

Gerente: TORORTIZ | Contingente: INCOL | Vende: OSPINAS

• El Proyecto Zazué contempla una Plaza de comercio y una Plaza de recreación. Se construye un Estacionamiento para 2000 autos. El precio de cada apartamento incluye el impuesto de registro y el impuesto de predial. El precio incluye el impuesto de registro y el impuesto de predial. El precio incluye el impuesto de registro y el impuesto de predial.

• Marta: Solo de Ventas y Apto. Modelo: cal del Caribe al lado del Irotama.
432 18 00 - 432 00 00 Cel: 310 781 98 85
ospinas.com.co

Fuente: Proyectos que se promocionan en las diversas revistas nacionales. Los Proyectos Zazué y Playa Dormida en Pozos Colorados son los que por el momento hacen mas boom en cuanto a privilegios se refiere.

De modo que el condominio marino Sierra Laguna no se da en un vacío. Se trata de una clara manifestación de cómo se está *pensando* y diseñando la ciudad, específicamente su zona costera; forma parte de un intenso proceso de privatización de *lo público* materializado en figuras jurídicas como concesiones, en reestructuraciones territoriales a partir de la gestión urbana según la lógica del mercado, y sobre todo, de apropiaciones sistemáticas del espacio público, lo cual no sólo tiene impactos negativos en el plano simbólico de la construcción de ciudadanía, así como el constreñimiento del *libre acceso* a los espacios públicos de litoral en tanto bien común, sino también se ve comprometido el componente medioambiental, al eludirse aquellos compromisos técnicos y legales que exigen adelantar los respectivos análisis y evaluaciones relacionados con la

intervención y efectos en los ecosistemas nativos⁸⁶. De hecho, estamos ante un “proceso de descubrimiento del valor de cambio –no de uso- de la playa y de destrucción del medio natural en función del mercado turístico, que no tiene en cuenta la planificación ambiental del territorio a explotar. En este sentido se establece una relación entre la sociedad (local y temporaria) y el ambiente costero como un enfrentamiento dialéctico debido a la acción transformadora del hombre”⁸⁷.

⁸⁶ Cabe anotar que el amplio sector de litoral comprendido entre Pozos Colorados y el Aeropuerto Simón Bolívar se ha convertido prácticamente en una sucesión de playas privadas, en razón de los complejos hoteleros y turísticos construidos en la zona como el Hotel Zuana o el Centro Vacacional Irotama, entre otros de menor magnitud que, aludiendo razones de seguridad y privacidad, obstaculizan e incluso prohíben el acceso y disfrute de las playas a aquellos ciudadanos no hospedados en sus instalaciones.

⁸⁷ “Los complejos turísticos en espacios naturales, son emprendimientos hoteleros de categoría que ocupan espacios costeros naturales y forestados, con playas propias (concesionadas) lejanos de los balnearios masivos. El turismo de estancia es un claro ejemplo de este turismo neoexclusivista, específicamente en los establecimientos linderos a las playas [...] Los complejos hoteleros intervienen puntualmente en el territorio costero, por la edificación, y en forma más amplia por la forestación del entorno –comercializado como ecológico o natural”. (Hernández, 2009: 55).

Tabla 8 Avalúos de apartamentos y casas en Santa Marta

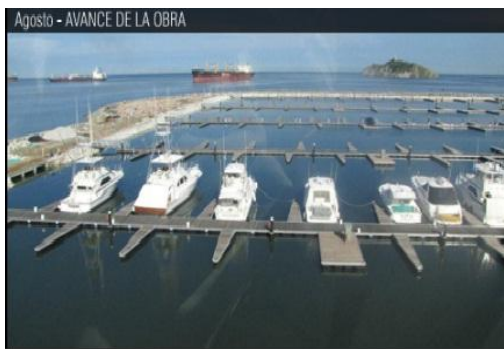
TABLA DE AVALUOS APARTAMENTOS Y CASAS EN SANTA MARTA SOBRE LA LINEA COSTERA				
	NOMBRE DEL PROYECTO	UBICACIÓN	M2	OBSERVACIONES
1	Ocen Condominio	Rodadero Sur		15 pisos 62 apartamentos
2	Aquamarina	Playa Salguero???	129-164 m2	56 casas
3	Sierra laguna	Pozos colorados	80-340 m2	176 apartamentos
4	Ariea	Pozos colorados	101.50 m2	140 apartamentos
5	Torres del mediterraneo	Bello Horizonte		200 apartamentos
6	Bunquintana	Bello Horizonte		250 apartamentos
7	Bahia linda	Los Cocos	136, 191 y 255 m2	25 apartamentos
8	Playa dormida	Entre Zuana y Aeropuerto	70-238 m2	5 kilometros de playa
9	Ambar	Playa Salguero	69 m2 -249 m2,	1 torre 17 pisos y 60 apartamentos
10	Edificio platino	Rodadero Reservado	92-279 m2	
11	Aquarium7	Rodadero		
12	Granate bay	playa salguero		no existe informacion
13	Torres marina club	Bellavista	54-121 m2	98 apartamentos
14	Casa del rio	Centro Historico	41-210 m2	43 apartamentos
15	Playa Linda	Playa Salguero		11 pisos,
16	Platino	Rodadero	178 m2	14 pisos 49 apartamentos
17	Zazue	Pozos colorados	89,96, 121 m2	208 apartamentos y centro comercial

Fuente: Elaboración propia

4.6.2. El caso de la Marina de Santa Marta

Si bien el proceso de adjudicación y construcción del condominio Sierra Laguna no presentó acciones populares concretas, éste no ha sido el caso de la Marina de Santa Marta: otro de los megaproyectos recientes en la ciudad, localizado en la bahía de Santa Marta e iniciado en el año 2009, el cual se presenta como el gran gestor del anhelado posicionamiento de la ciudad como destino turístico internacional. En efecto, para el imaginario colectivo local, tanto el proyecto de la Marina como otras obras de renovación y desarrollo urbanos en distintos sectores –entre ellas la recuperación del centro histórico- han generado cierta representación de una ciudad turística renovada, que le apuesta a la creación de unas condiciones

adecuadas de competitividad en el mercado internacional del turismo a través del mejoramiento de la infraestructura sectorial, así como de servicios complementarios de ocio y entretenimiento que confieran elementos de estatus y prestigio requeridos por el exigente turismo de elite.



Fuente: Construcción de la Marina de Santa Marta. Galería de fotografías.
www.marinasantamarta.com.co/galeria

Sin embargo, el Comité de Veeduría Ciudadana ha venido objetando la decisión de las autoridades locales de aprobar las obras de la Marina en la propia bahía de Santa Marta; Comité que "amparado bajo el artículo 121 del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito está de acuerdo con la construcción de la Marina pero en un lugar diferente, que "la autorización para la ubicación de marinas como servicio especializado sólo se permitirá en áreas costeras que no tengan un marcado uso de playas, como el sector entre playa Blanca, Burucuca, Lagos del Dulcino, Lagomar, Pozos Colorados y sobre la desembocadura del río Gaira"⁸⁸.

"La Dirección General Marítima el 5 de octubre del 2007 con la resolución 0338 pactó la concesión a 10 años y en la última resolución No. 002 emitida por esta misma entidad el 2 de enero del 2008 se extendió el plazo a 10 años más, omitiendo las falencias e irregularidades como la solicitud exagerada del área de 213.000 m², que tiene una distancia aproximada de 135mt, en zona de playa y 330 mt hacia aguas marítimas, lo que da un área de 44.550m², quedando un área privada con un excedente de 158.450m²"⁸⁹.

Aunque se han levantado otras voces ciudadanas en protesta civil, y se interponen demandas y acciones populares en defensa del bien público, dado que las obras de infraestructura se apropian de una extensa área marino costera, sumado al impacto ambiental que pueda significar para la bahía de Santa Marta, el megaproyecto sigue su curso, avalado por todas las instancias legales y ambientales requeridas. En todo caso, el punto central de las críticas ciudadanas apuntan hacia si se

⁸⁸ Planeta Paz. Nota de prensa, nov. 09 de 2009, Bogotá, Colombia.

⁸⁹ Planeta Paz, *op. Cit.*

tomaron –o no- en cuenta los impactos que una obra de tal magnitud pueda acarrear en el mediano y largo plazo sobre el medio marino costero de su área de influencia, como también si existen los estudios y planes de contingencia que puedan amortiguar los efectos ambientales previstos, debido a la constante actividad náutica propia de esta clase de instalaciones. Ahora bien, es preciso anotar que estos procesos urbanísticos que involucran la apropiación del espacio público generalmente acuden como fuente de legitimación a ciertas estrategias discursivas que cuidadosamente resaltan unas supuestas repercusiones socioeconómicas en la población local (generación de empleo, desarrollo local, mejoramiento de calidad de vida, etc.), como también a la producción de imágenes que transmitan un conjunto armónico con los entornos natural y social, como una forma de atenuar las críticas y acciones populares frente a dichas prácticas privatizadoras,

“La neoexclusividad como un modelo cultural, social y económico tiene como resultado un paisaje particular. Los impactos negativos deben solucionarse mediante políticas de mitigación que se encuadren en el diseño de modelos de hábitat, para incorporarlos al diseño de políticas de gestión tendientes a minimizar los conflictos entre conservación y uso de la tierra (McComb, 2002). Se hace necesario contar con herramientas y modelos que destaquen el rol de la conservación en el desarrollo turístico, la democracia participativa en las nociones de accesibilidad y la educación ambiental como norma en el comportamiento social. La efectividad de toda política o estrategia para revertir los procesos negativos que subyacen al neoexclusivismo dependerá de la posibilidad de alcanzar la transdisciplina, incorporando a los análisis y toma de decisiones

a los actores sociales que forman parte y son responsables del paisaje y la economía del litoral marítimo (Hernández, 2009: 57).



Fuente: La Marina vista desde la Bahía. Entrada a la Marina por el lado del Club Santa Marta. Archivo personal, trabajo de campo 2010-1

De manera que el proyecto Marina de Santa Marta es una concesión otorgada por la DIMAR a Inversiones Marina Turísticas S.A., cuyos principales socios son el grupo empresarial Daabon y la Sociedad Portuaria de Santa Marta. Éste consta de una plataforma náutica con 256 atraques, servicios de anclaje y mantenimiento de embarcaciones; servicios complementarios como pesca y buceo; además de actividad comercial y de esparcimiento incorporados al complejo turístico. La estructura base o enrocado alcanza los 300 metros de largo desde la línea costera hasta el vértice, donde se ensamblan siete muelles flotantes; dichos muelles tendrán una longitud entre 130 y 160 metros⁹⁰. De modo que por sus dimensiones y envergadura, la Marina requiere de una inversión significativa que asciende a los 14 millones de dólares, la cual proviene en su totalidad de capital privado, es decir sin participación alguna del Distrito en este sentido. No obstante, el rol de la administración local no es nada desdeñable si se tiene en cuenta que “el distrito de Santa Marta intervino en la entrega de los permisos que tenían que ver con la organización urbanística y todo lo referente al Plan de Ordenamiento Territorial, pero la concesión finalmente fue entregada por la Dimar”, aseguraba la gerencia del proyecto que, acto seguido, aclaraba la posición de los propietarios frente a la participación del distrito en la conformación accionaria:

“El distrito de Santa Marta no contará con acciones en el proyecto ya que en el momento en el que les correspondió comprarlas como accionistas de la Sociedad Portuaria, no lo pudieron hacer por encontrarse en ley 550, pero eso no impide

⁹⁰ Periódico El Tiempo, sección Caribe. Nota de prensa, julio de 2010. Santa Marta, Colombia.

que el Distrito o a la Gobernación a largo plazo puedan acceder a éstas acciones, principalmente por ser el distrito accionista de la Sociedad Portuaria” comentó Carlos Socarras (gerente del proyecto)⁹¹.

A pesar de la magnitud e importancia del proyecto y su innegable influencia en el ámbito del turismo nacional e internacional en Santa Marta, las oposiciones no resultan nada infundadas, especialmente por la preocupación creciente en el tema ambiental; por la abrupta modificación del paisaje costero, y la apropiación del espacio público litoral, además de las implicaciones en la segmentación socioespacial de una gran parte de la zona de la bahía, de acuerdo a las especificidades de clase social y económicas propias de esta modalidad de actividad turística. En otras palabras, “a medida que los espacios de playa de la neoexclusividad se afianzan en un contexto social particular, los espacios de playa públicos, masivos y populares se degradan”, lo cual se traduce también en una “accesibilidad restringida de las playas neoexclusivas y las urbanizaciones privadas (que) comprenden un proceso que obstaculiza la democratización del territorio costero, autorizando –mediante excepciones- los gobiernos locales a no cumplir con normativas básicas, como lo es garantizar el acceso público”(Hernández, 2009: 52). Otra de las particularidades de estas formas de apropiación del espacio público tiene que ver con su capacidad de *focalización*, es decir tiende a reproducir su esquema de segmentación en los terrenos adyacentes, como está ocurriendo con los barrios de Bellavista y Los Cocos los cuales siendo área de influencia de la Marina de Santa Marta, han entrado ya en una fase de renovación urbana, y donde se desarrollan actualmente nuevos proyectos inmobiliarios de

⁹¹Solera, Diana. www.poorbuthappy.com/colombia/. Julio 19 de 2009.

propiedad horizontal para estratos medio y alto, con la consecuente valorización predial de la zona, lo cual puede inducir en el mediano plazo a desplazamientos socio-económicos en dichos barrios, que no cumplan con las exigencias e imposiciones del nuevo modelo de ordenamiento territorial.

Así, una vez concebidas las zonas costeras desde la lógica de la privatización del espacio público – lo cual es evidente en la actual planificación y desarrollo territorial en el litoral de la ciudad de Santa Marta-, entran en juego nuevos factores y agentes perturbadores del entorno natural, social y cultural, cuya característica más notoria es la ruptura de la continuidad espacial, en virtud de la expansión urbana ligada a prácticas especulativas directamente vinculadas con la degradación ambiental: de ahí que resulte improbable la pretendida integración ambiental y social de la Marina a su entorno inmediato, pregonada desde sus estrategias de marketing que intenta *naturalizar* un turismo de elite enclavado en una playa tradicionalmente considerada de uso masivo y popular como es la bahía de Santa Marta⁹².

Desde el punto de vista de la producción de espacios turísticos en el litoral, uno de los elementos fundamentales en el caso de la marina de Santa Marta tiene que ver con su ubicación estratégica –prácticamente en el centro de la ciudad- lo cual le

⁹² Desde los primeros anuncios de la construcción de la obra, tanto la Alcaldía Distrital como la compañía Inversiones Marina Turísticas S.A. han tratado de minimizar los efectos del carácter excluyente del proyecto, y evitar que éste se vincule con algún tipo de apropiación indebida del espacio marino costero, mediante una hábil e intensa campaña publicitaria que hace énfasis en la *democratización* de la Marina, como una suerte de extensión de la bahía de Santa marta, a la vez que promociona constantemente su contribución al desarrollo turístico local, como también hace referencia a sus áreas “abiertas” al público, intentado generar expectativas de accesibilidad y pertenencia en la opinión pública samaria.

confiere una serie de atributos y ventajas comparativas, traducidos en un alto atractivo paisajístico, una localización privilegiada debido a su conexión fácil y cercana con el centro urbano y sus servicios comerciales, financieros, hospedaje, entretenimiento, etc.; además posee unas condiciones de acceso sumamente prácticas y de rápido enlace con las principales arterias de la ciudad. En el plano de su gestión y desarrollo turístico en tanto proyecto, el hecho de contar con la permisividad de los entes de planificación y administración territorial locales le ha permitido adelantar las modificaciones requeridas en su proceso de transformación y artificialización del litoral, mediante la construcción de una gran plataforma a base de rellenos estructurales sobre el medio marino como soporte de los muelles y zonas comunes, generando cambios sustantivos en la morfología del lugar con altas probabilidades de afectación ecosistémica en el área marino costera intervenida (González y Palafox, 2006). Y los cambios no operan sólo en el sentido mencionado, sino también profundizan aún más la fragmentación espacial y social ya existente en esta zona del litoral, ya que imposibilita totalmente el acceso y tránsito por la zona de playa comprendida entre la bahía de Santa Marta y el sector de la playa de Los Cocos.

Este proceso de especialización funcional del litoral, se enmarca en las nuevas políticas de desarrollo en la ciudad de Santa Marta, donde particularmente la industria del turismo se posiciona cada vez más como un factor decisivo en las dinámicas socioeconómicas en el contexto local. No obstante, la discusión está centrada en la caracterización misma de dichos procesos de privatización y mercantilización del espacio público litoral donde sobresale “un insuficiente fomento de áreas naturales con protección legal y planes de manejo que

satisfagan las exigencias de la sostenibilidad, de forma tal que respondan a la problemática ambiental actual en la que se desarrolla el turismo” (González y Palafox, 2006: 7). En este sentido, varios son los factores que han sustentado toda una serie de prácticas de apropiación indebida del litoral en la ciudad de Santa Marta, y que están estrechamente relacionadas con visiones hegemónicas del uso del suelo, cuyos niveles de compromiso y conciliación entre medio natural y la gestión urbana resulta bastante problemática, lo cual tiene altas probabilidades de derivar en esquemas insostenibles en materia ambiental y social, producto de la connivencia de una gestión político-administrativa local con situaciones y prácticas de ocupación ilegal del espacio público en áreas estratégicas del litoral samario⁹³.

Entonces, proyectos como el condominio marino Sierra Laguna y la Marina de Santa Marta son expresión de esta especialización funcional del litoral, en el marco del nuevo ordenamiento territorial imperante y la organización de una oferta inmobiliaria y/o turística de tendencia exclusivista, a base de una puesta en valor de las zonas costeras: de ahí que resulte pertinente plantear una revisión de los criterios y políticas de planificación urbana de la ciudad de Santa Marta, tomando como eje central el componente de *sostenibilidad* del modelo impuesto en cuanto a los impactos territoriales, sociales y culturales actuales y potenciales (González y Palafox, *op. cit*); De modo que la consideración de un cambio de perspectiva de unas políticas públicas reorientadas hacia la recuperación del

⁹³ Cabe anotar que este modelo de desarrollo turístico local “no ha estado condicionado por la estructura social de base correspondiente al lugar de emplazamiento, ni por el sistema cultural que lo caracterizó”. Además desde ningún punto de vista se ha estructurado tomando en cuenta “la perspectiva social de los procesos endógenos, participativos y autogestionados por la comunidad” (González y Palafox, *op. Cit*: 10).

factor de sustentabilidad⁹⁴ en la formulación y gestión de las modalidades de urbanización en las zonas costeras, permitiría evaluaciones críticas y diagnósticos concretos de la dimensión real de la problemática de la apropiación y ocupación ilegal de los bienes públicos, a la vez que abre la discusión en torno a las estrategias locales de ordenamiento territorial y las relaciones de poder que éstas implican.

En este sentido, un análisis crítico de casos como Sierra Laguna y la Marina de Santa Marta se enmarca en la problemática actual de la gestión y manejo del litoral, caracterizado por una evidente mercantilización, propiciada por tendencias aperturistas con una alta participación del sector privado, fuertemente influenciado por el modelo neoexclusivista del mercado global del turismo, y que consta de tres aspectos fundamentales: en primer lugar, "la fragmentación del litoral y privatización del uso público de la zona costera, con las correspondientes restricciones de acceso a las playas". Segundo, la "artificialización del litoral, con intensificación de

⁹⁴ "La definición de sustentabilidad provocó -y aún provoca- un gran debate académico. Algunos autores como Guimarães (1997) argumentan que, si bien el concepto impulsado por el Informe Brundtland trajo algunos avances en comparación con otros documentos que trataron este tema con anterioridad, no llega a ser innovador o radical. La principal crítica está dirigida al carácter del concepto expresado por el Informe que al dejar oscuro su significado permite varias lecturas que van desde un significado avanzado de desarrollo asociado a la justicia social, la participación política y la preservación ecológica hasta una lectura conservadora que se asemeja al concepto de crecimiento económico al que solamente se agregó la variable ecológica. [...] *Esta expresión [... desarrollo sustentable] fue inventada en los países centrales del capitalismo con el fin de aplicarlo a los países periféricos. Se trata de un concepto ambivalente e híbrido debido a que la sustentabilidad es un concepto de la biología aplicado al equilibrio de los ecosistemas, mientras que la palabra desarrollo es un concepto de la economía relacionado al crecimiento económico 'tout court'. La noción de desarrollo sustentable parece así un nuevo rótulo (ahora ya no tan nuevo) de legitimación para viejas prácticas... Las ambigüedades del concepto de sustentabilidad, hoy rótulo aplicado indiscriminadamente, sirve a muchos propósitos. ¿Cómo definir que es una sociedad sustentable y qué un turismo sustentable?*" (Rodrigues 1998:93. citado por Tamberlani, 2005: 225).

procesos costeros en niveles de degradación y cambios morfológicos en el perfil de playa [...] las zonas morfológicas de la playa emergida no se corresponden compatiblemente con sus zonas funcionales. Se aprecia un patrón de desarrollo en el que se ubican construcciones con afectaciones ya visibles y potenciales”; y por último “el efecto especulativo derivado del costo irreal del uso del espacio físico con el correspondiente sobredimensionamiento de los precios de bienes y servicios” (González y Palafox, 2006: 14).

4.6.3. Conflictos de uso en el litoral: entre el auge del Carbón o la vocación turística.

Fiel a unas determinadas políticas “desarrollistas”, con preeminencia de la gestión e inversión privadas propias del modelo neoliberal con fuerte influjo en la cosa pública, y que ha caracterizado las acciones de las sucesivas administraciones distritales en las últimas décadas, el denominado corredor turístico de Santa Marta no sólo asiste a la profundización del proceso de mercantilización del litoral, sino que también cuenta -desde finales de los años setenta- con un actor decisivo en materia ambiental y socioeconómica: se trata de los puertos carboneros de las multinacionales C.I. PRODECO (Suiza) y DRUMMOND (E.E.U.U.), los cuales han suscitado no pocos debates, y conflictos de poderes en torno a las condiciones de la actividad exportadora, las cuantiosas inversiones en juego, el tema de las regalías, así como el enfrentamiento con los inversionistas del sector del turismo aledaño a dichos puertos, que ven amenazadas sus flujos turísticos por cuenta de la contaminación ambiental generada por el constante descargue a

cielo abierto del Carbón proveniente de las minas del Departamento del Cesar⁹⁵. La problemática reviste dimensiones considerables, dados los actores en conflicto –exportadores del sector minero e inversionistas del sector del turismo- con un gobierno nacional y distrital sin poder dirimir una situación que desde sus inicios estuvo plagada de improvisaciones y fallas, sobre todo a la hora de considerar factores capitales involucrados como el impacto ambiental, aspectos técnicos propios del transporte y descargue del carbón en zonas sensibles del medio marino costero, sumado a la problemática social generada por el desplazamiento de actividades como la pesca artesanal en las áreas de influencia de la actividad portuaria:

"[...] el primer error fue haber determinado, mediante un documento Conpes, un tramo en Santa Marta donde podrían construirse puertos carboneros, muy cerca de una zona con gran potencial turístico y donde no hay profundidad de calado, por lo cual los buques tienen que ser cargados mar adentro. Ahora les están exigiendo cargue directo, de aquí a 2010, motivo por el cual tendrán que hacer ahora inversiones adicionales en obras y dragados sin que el Gobierno tenga los estudios correspondientes. La razón que ha expuesto el Gobierno, en este caso, es que la medida es para evitar la dispersión de partículas y para proteger el turismo en Santa Marta"⁹⁶.

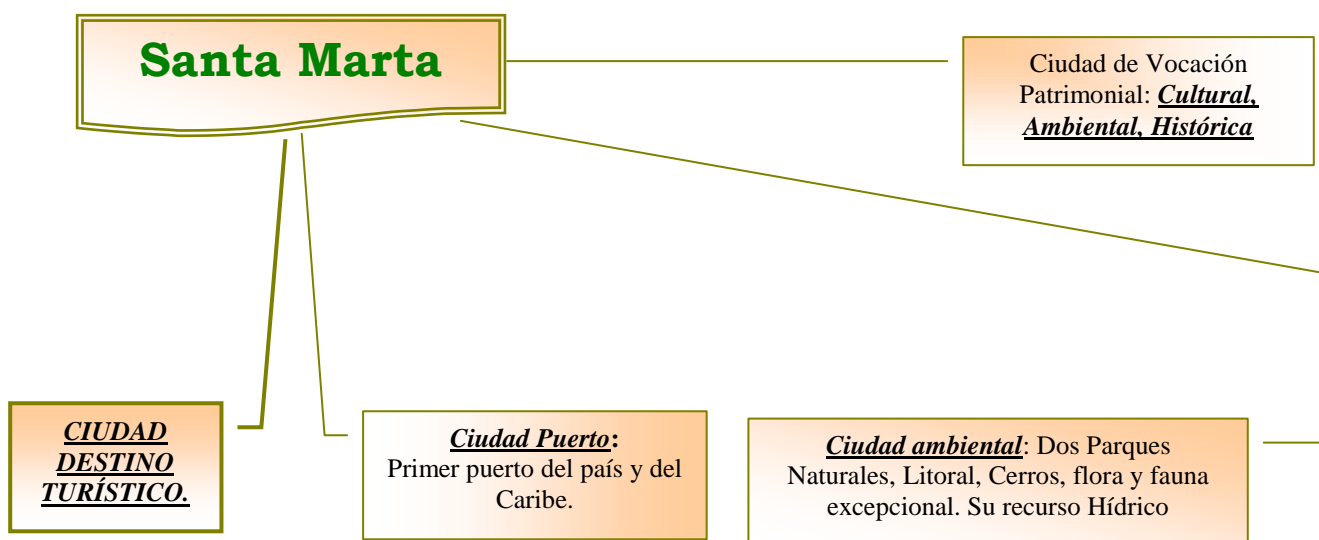
De hecho, hacia 1979 inicia operaciones en Santa Marta el primer puerto carbonero propiedad de la Comercializadora Internacional de Productos de Colombia C.I. PRODECO, en el

⁹⁵ Los puertos de la Costa caribe, movilizaron el 96.1% del volumen de exportaciones totales, representadas en un 71% por el carbón, que sale a través de los puertos de Puerto Bolívar en la Guajira y Santa Marta; 20% en granel líquido (petróleo), exportado principalmente por el puerto de Coveñas y un 9% restante representado por otros graneles secos y líquidos, carga general, refrigerada y en contenedor. (DANE, 2006, citado por DNP 2007: 39).

⁹⁶ Carlos Fernando Gaitán. *Revista Dinero*, Septiembre 2007, Bogotá, Colombia.

sector de Puerto Zuñiga al sur de la ciudad; licenciado por la Dirección General Marítima (DIMAR), y autorizado por el entonces Instituto de Desarrollo de los Recursos Naturales Renovables y del Medio Ambiente (INDERENA), bajo la figura de concesión homologada por la superintendencia de puertos mediante ley 1 de 1991, cuya vigencia sería hasta el año 2009⁹⁷. La puesta en marcha del puerto de C.I. PRODECO se da en medio de toda una serie de improvisaciones y falta de medidas pertinentes a este tipo de operaciones donde “los patios de acopio y el muelle de embarque del mineral, operan sin manejo ambiental alguno. Ni el Estado, ni los empresarios, tienen experiencia alguna en la gestión ambiental de estas terminales. La pérdida del mineral es común como polvillo fugitivo y guijarros en la periferia del puerto y a lo largo del corredor de transporte terrestre, como el mismo marítimo de transporte a los buques carboneros” (Arenas, 2004: 40).

Vocación de la ciudad de Santa Marta



Fuente: POT Jatematuna, Santa Marta

⁹⁷ Jorge Escobar. Nota de prensa, agosto de 2010, edición 131. www.desdeabajo.info

Por su parte, el otro gran puerto carbonero del litoral sur de la ciudad perteneciente a la DRUMMOND LIMITED, ubicado en la Ensenada Alcatr az entra en funcionamiento en 1995, consolidando lo que sería una suerte de bonanza del carbón, generando grandes expectativas en el medio local en cuanto a los impactos socioeconómicos para la región: ya para el año 2002, este puerto de capital norteamericano, movilizaba alrededor de trece millones de toneladas métricas al año, y todo este carbón proveniente principalmente de las minas de de la Loma, en el Departamento del Cesar (Arenas, 2004)⁹⁸. De modo que la década de los años noventa marca el auge de la exportación de carbón, y esto se da en un contexto que involucra el uso del bien público representado en extensas áreas del litoral samario; la generación de una problemática medioambiental por la liberación de partículas y polvillo de carbón afectando tanto al medio marino costero, a las comunidades en su áreas de influencia, así como a los intereses particulares de la industria turística que aqueja la inconveniente

⁹⁸ "El auge del carbón colombiano tom  a todos por sorpresa y dejó al descubierto la falta de infraestructura para enfrentar adecuadamente este reto. Tanto el sector privado como el Gobierno tendrán que conciliar para no sacrificar ni la industria ni el derecho a un medio ambiente sano. Por ahora, la única compa a que saca el carbón en tren desde la zona minera del César (mina La Loma) hasta su puerto en Santa Marta, es Drummond, que cuenta con 36 locomotoras y 1.427 vagones que al día movilizan unas 85.000 toneladas. Y lo hace gracias a que desde un comienzo, cuando se otorgó la concesión, a finales de los 80, el Gobierno se comprometí a habilitar la vía férrea, la cual estuvo hasta hace poco a cargo de Fenoco. De no haberse hecho esta previsión, hoy se necesitarán otras 2.000 tractomulas. Solo a finales de este año está previsto que la vía férrea empiece a ser utilizada por otras compa as explotadoras de carbón en el César, luego de que se logró, en marzo del año pasado, reestructurar el contrato que manejaba la Concesión Férrea del Atlántico. Los nuevos accionistas, además de Drummond, son Glencore, Consorcio Minero Unido (CMU), Carbones del Caribe, Carbones del Cesar y Carboandes (Carlos Fernando Gaitán, *op. Cit.*).

cercanía de la operación de exportación minera cerca de su infraestructura hotelera,

“el tren y la vía férrea eran un patrimonio de la nación que fue rehabilitado para el uso exclusivo de la Drummond Ltd. mediante contrato suscrito con Ferrovías, en el cual la empresa de Alabama aseguró una posición dominante, una prelación en su uso, una posibilidad de comprar la vía misma, entre otras facultades y, con posteriores modificaciones, ‘garantizó’ a la empresa industrial de la nación movilizar un tonelaje de carga anual que superaba la capacidad de la vía férrea. Es decir, que a través de tal relación contractual se constituyó un monopolio que ni una demanda judicial de más de 14 años de curso ha logrado desenmarañar y, sólo desde 2006 existen algunas posibilidades legales para que terceros distintos de esta empresa puedan movilizar carga por la vía”⁹⁹.

Así, para mediados de los noventa, mientras la Drummond Limited transportaba ya de manera exclusiva el carbón por vía férrea hasta su puerto en pleno litoral del sector de Alcatraz, por la misma época la empresa Carboandes S.A. había iniciado sus operaciones de transporte terrestre y descargue del mineral en el Terminal marítimo de Santa Marta y el puerto de C.I. Prodeco¹⁰⁰. De esta manera se consolida entonces el litoral samario como una zona vital para el negocio del carbón, superado sólo por Puerto Bolívar en la Alta Guajira. En adelante, con la intensificación del tonelaje transportado, las operaciones logran un mayor nivel de tecnificación en la producción, acopio y manejo del carbón en los puertos, buscando una reducción del impacto ambiental causado por la liberación de polvillo del mineral, no obstante persisten las dificultades por la presencia

⁹⁹ Jorge Escobar. *Op. Cit.*

¹⁰⁰ “Por estos contratos, a la ciudad entran por día aproximadamente 1.200 tractomulas que llevan carbón a los puertos enunciados, esto es, a la Sociedad Portuaria y asimismo a Prodeco, donde en conjunto se movilizan unos ocho millones de toneladas/año que le dejan alrededor de un dólar/tonelada en regalías a Santa Marta. Dineros públicos, negocio de pocos, patrimonio de todos”(Jorge Escobar. *Op. Cit.*).

de combustibles altamente contaminantes en las operaciones marinas (Arenas, 2004).



Fuente: Revista Semana, 2008. Uno de los mayores factores de contaminación ambiental tiene que ver con la operación de cargue y descargue a cielo abierto en los puertos carboneros de Prodeco y Drummond en plena línea costera al sur de Santa Marta.

En términos generales, la exportación de carbón y su incidencia en el plano local ha venido siendo objeto de múltiples reclamaciones, desde distintos frentes e intereses: por una parte, la necesidad de la aplicación de una denominada tecnología "limpia" resulta un imperativo en materia ambiental, ya que la inoperancia de normativas ambientales en el acopio y manejo del mineral ya ha dado muestras de la capacidad de degradación y perjuicio para el medio ambiente y salud humana¹⁰¹. Por otra parte, las consideraciones del impacto

¹⁰¹ "Los proceso de manipulación de cargue, transporte, descargue y almacenamiento de grandes volúmenes de carbón realizados en los patios del puerto de la ciudad de Santa Marta, generan un alto contenido de partículas suspendidas en la atmósfera [...] que contienen básicamente hierro, aluminio y sílice, pueden quedar retenidas en las partes altas del árbol traqueobronquial, penetrar en los pulmones irritando los tejidos y posiblemente contener materiales tóxicos que afectan el proceso respiratorio (Escobar y Burgos, 2001). De acuerdo con estudios de salud ocupacional y material particulado que se han realizado en el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras INVEMAR, con la asesoría del Seguro Social, se encontraron 15 trabajadores del plantel con patologías de neumoconiosis en el período de 1997-1998" (Díaz y Causado, op. Cit.: 93).

social al interior de las comunidades involucradas, han sido soslayadas bajo las bondades de unas regalías que aún no logran algún efecto en lo que a inversión social y participación comunitaria se refiere; de ahí que dichas comunidades no sólo se vean desplazadas sino también se sientan desatendidas en una problemática social y ambiental generada por un negocio que beneficia sólo a unos pocos:

“Sin duda, la peor parte la llevan los pescadores y sus familias, que se declaran desplazados por los puertos. Las empresas alegan, como siempre, razones de seguridad; temen dos cosas: que una barcaza o un barco embista una canoa y la destrozé con todo y tripulantes; o que los tripulantes sean terroristas y vuelen una de las enormes naves, con todo y carbón. Si a los pobladores y pescadores afectados por el transporte y el embarque de carbón ni las compañías ni el gobierno les cree, a los científicos que trabajan en Punta Betín, tampoco. En efecto, hace ya varios años que Invermar ha expuesto con escrupulosidad y equilibrio los efectos producidos por la operación de los puertos carboníferos. El instituto es quizá la principal víctima de las secuelas –casi todas nefastas– porque, para su desgracia, los empresarios samarios decidieron construir un muelle para cargar el mineral en la zona portuaria de la bahía”.

“Cada paso libera carboncillo que el viento arrastra hacia el mar y hacia la costa: los turistas encuentran en la playa una línea delgada de polvo negro que va marcando el ir y venir del mar. Negro también es el polvillo que percude las sábanas y los manteles de los hoteles. El gobierno local desconoce la demanda al ignorar el efecto del puerto sobre las costas. Un efecto que es más grande y dañino si se mira la estela de carboncillo que van dejando las tractomulas desde la Jagua de Ibirico y el Cerrejón hasta el Puerto de Prodeco”¹⁰².

¹⁰² www.espacioalternativos.org/realsantamarta/ . consultado en septiembre de 2010.



Fuente: Puerto Drummond y Prodeco. Trabajo de campo, 2008

De manera que frente al modelo de extracción y explotación de recursos naturales no renovables -en este caso de carbón mineral- y sus implicaciones medioambientales a nivel global, se contrapone el modelo de la industria del turismo, basado en la oferta de bienes y servicios, cuyo discurso está sustentado en el derecho a ofrecer y disfrutar de un ambiente sano, libre de la contaminación producida por unas operaciones de tipo mineras y que -según el gremio del turismo- vienen perjudicando el desarrollo de las actividades turísticas en una amplia zona del litoral, consagrada a unos usos inadecuados y sin las medidas y planes ambientales correspondientes por parte de las multinacionales Glencore y Drummond Ltd. Por su parte, la cadena hotelera Decamerón -principal afectada por el transporte de carbón, dada su proximidad a la vía férrea que bordea sus instalaciones- ha sido enfático en señalar la

incompatibilidad de sus actividades con las carboneras, específicamente con las operaciones de transporte, cargue y descargue a cielo abierto del mineral, lo cual se convierte en el principal factor de contaminación ambiental asociado a las labores de exportación; además, como punto de discordia se añade el proyecto de ampliación de la vía férrea para el aumento de transporte de tonelaje/día, lo cual obligaría al complejo hotelero a establecer mayores restricciones de circulación y acceso durante el paso del tren:

“El Decamerón ha elevado su protesta por el paso del tren en inmediaciones al hotel, que a su vez ha construido obras civiles en la zona de seguridad del corredor férreo, zona de retiro obligado para absorber las vibraciones por el paso del tren. Tales construcciones consisten en algunas jardineras, un muro bajo de contención para un parqueadero auxiliar y una garita de vigilancia, es decir, que no son determinantes para la operación hotelera que realiza en pleno Golfo de Salamanca, en una zona en la que no existe mayor dinámica de aguas y corrientes marinas, que recibe la influencia del río Magdalena, que carece de alcantarillado y tratamiento previo a los vertimientos de aguas residuales, y que, en síntesis, como zona de playa, carece de las condiciones sanitarias aptas para bañistas, dada la presencia de contaminación bacteriológica en aquellas aguas de mar, según estudios y monitoreos del Invemar”¹⁰³.

Tal choque de intereses particulares, donde subyace el afán por la dominación y control de los recursos naturales y el patrimonio común, enfrentando a su vez determinados modelos y prácticas de explotación y apropiación en el marco de unas relaciones de poder, ha puesto en evidencia el conflicto de uso del litoral surgido de unas políticas nacionales *aperturistas*, y la implementación de un modelo de desarrollo de la administración distrital en apariencia ambiguo e improvisado a la hora de las definiciones y manejo del litoral, y sujeto a las grandes inversiones de capital privado. A la vez, esto se da en un

¹⁰³ Jorge Escobar, *op. Cit.*

contexto más amplio que introduce cambios sustanciales recientes en las políticas ambientales de la nación, en detrimento de la autonomía en el manejo y control de los recursos naturales, en tanto bien público¹⁰⁴.

Ante las enormes diferencias y disparidad de las posiciones e intereses de los actores involucrados, el gobierno nacional ha propuesto la instalación de un puerto único de cargue directo en el vecino municipio de Ciénaga que, si bien unificaría en gran medida las operaciones, el impacto ambiental y la problemática del desplazamiento de comunidades de pescadores artesanales se agudizaría:

“es claro que para lograr un cargue directo en aquella área es necesario dragar y mantener varios kilómetros cuadrados de lodos marinos y llevarlos al continente, en una zona expuesta a la pluma del Magdalena, último suspiro de los Andes y cuya fuerza abrumadora muestra su influencia casi permanentemente en la zona conocida como corredor turístico de Santa Marta. Es decir, que se constituiría en un proyecto de grandes impactos ambientales, asociados al dragado continuo, altos costos

¹⁰⁴ “Con la aplicación de la política de *apertura* económica, el país presencia un paulatino desmonte de la legislación ambiental. Se introdujeron reformas que estimularon la inversión y la exportación de los recursos naturales, lo que condujo a que los gobiernos recientes entregaran con prisa a capitales privados el manejo de la exploración, extracción y exportación de los recursos naturales”.[...] Durante el gobierno del presidente Álvaro Uribe, la política ambiental ha sufrido cambios que continúan su deterioro, en la medida en que el capital privado ejerce mayor influencia que el Estado, los movimientos ambientalistas y la academia. El gobierno ha reducido sustancialmente la inversión pública; fusionó el Ministerio de Ambiente con el de Vivienda y Desarrollo Territorial; promovió que se redujera el personal en las corporaciones regionales encargadas de la política ambiental, descuidando la labor de vigilancia y control que ellas deben ejercer; ha expedido proyectos de ley para someter los recursos naturales al libre comercio y entregarlos a inversionistas privadas, como el proyecto de ley de aguas, la ley de bosques y la entrega de los parques nacionales naturales al sector privado para que los administre y usufructúe, y ha estado promoviendo proyectos agroindustriales, como los de biocombustibles, carbón, palma de aceite y los hidroeléctricos, que deterioran significativamente el medio ambiente” (Red Colombiana de Acción Frente al Libre Comercio y el Alca, Recalca. Marzo, 2007: 3).

operacionales, concentrador de regalías y centralizador de las decisiones administrativas”¹⁰⁵.

A pesar de las evidentes muestras de degradación ambiental, resultante de la dispersión del polvillo de carbón en la zona; de la apropiación de una extensa área de litoral por parte de los puertos carboneros privados; la inadecuada instalación de una zona de cargue de carbón en el Terminal marítimo de Santa Marta; así como el impacto negativo en las comunidades debido a la imposibilidad de acceder a las zonas de influencia de los puertos –aduciendo razones de seguridad– lo cual impone restricciones y desplazamientos de aquellas áreas marítimas dedicadas otrora a las faenas de pesca artesanal: a pesar de todo esto, el gobierno nacional y la administración distrital continúan manteniendo las prerrogativas a los operadores privados de la exportación del carbón, al igual que asegura las garantías requeridas por las empresas multinacionales para el sostenimiento y continuidad de sus actividades de extracción y exportación del mineral. De igual forma, al gremio de la industria del turismo se le presentan paliativos o medidas de corto plazo que a contrario de convertirse en soluciones efectivas, terminan por develar las enormes fallas en el diseño e implementación de unas políticas ambientales y de desarrollo regional, que establezcan controles serios y efectivos frente a circunstancias de este tipo que generan conflictos de uso del bien público, y anteponen los intereses del capital privado frente al carácter *público y colectivo* del patrimonio nacional¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Jorge Escobar, *op. Cit.*

¹⁰⁶ “La Corte Suprema Constitucional ya había previsto esta situación. En una de sus sentencias (C-339 de 2002) advirtió que era necesario conciliar el grave impacto ambiental de la minería con la protección de la biodiversidad y el derecho a un medio ambiente sano, para que ni uno ni otro se vieran sacrificados, tal y como está pasando ahora” (Carlos Fernando Gaitán, *op. Cit.*).

Al respecto, el enfrentamiento de las multinacionales del carbón con el gremio del turismo en Santa Marta ha sido objeto incluso de sesión especial de la comisión V del Senado de la República que, en Noviembre de 2007 se trasladó a la ciudad, en aras de dar luz y orden a un desbarajuste que se percibía sin solución a la vista:

“Como consecuencia de la creciente e irracional exportación del carbón. La Comisión V del Senado analizó el tema en sesión especial del 15 de noviembre en el Centro de Convenciones del Estelar Santamar Hotel en Pozos Colorados. Se plantearon importantes interrogantes. Se sugirieron salidas al problema tanto por parte del Gobierno, como de los afectados por el desorden existente. La Declaración, estuvo acompañada por la caracterización del turismo como más deteriorador del ambiente que el polvillo mortífero del carbón que saquean las transnacionales con el apoyo del Gobierno de Uribe Vélez. El Ministro de Vías y Transporte Andrés Uriel Gallego, se comprometió a desarrollar un corredor vial y férreo alterno para trasladar a las afuera del sector turístico, el paso de la carga exportable y causante del deterioro ambiental. Así, se engolosina a incautos para mantener el binomio carbón-turismo y el desorden existente”.

“(varios hoteles y complejos turísticos) Están ubicados en un área con nubes de polvo y el polvillo del carbón, en el sector mas altamente contaminado del país, donde se acelera el saqueo con 1200 tractocamiones (mulas) de 70 toneladas de carga diaria en promedio, cada una de las cuales, mueven los mayores tonelajes posibles del mineral, en el menor tiempo posible, por los Puertos de la Drummond (de E.U.) y Prodeco (de Glencore, Suiza), el tradicional muelle de Santa Marta y otros dos embarcaderos del mineral por las costas vecinas de Ciénaga. Esta labor se complementa con el super tren de mas de 100 vagones que con mas de 70 toneladas por vagón de carbón trae el mineral desde las minas a Santa Marta. Simultáneamente, mas de un millón de habitantes de Santa Marta y Ciénaga carecen de los más elementales servicios de agua potable, alcantarillado y saneamiento básico”¹⁰⁷

¹⁰⁷ Hernán Pérez Zapata, nota de prensa, www.prensarural.org. Noviembre 20 de 2007.

En todo caso, frente a la falta de medidas contundentes y la improvisación reinante por parte del gobierno nacional respecto a la revisión de las políticas ambientales, y la aplicación de los controles relativos al transporte –vial y férreo-, descargue y cargue del carbón en los puertos privados de C.I. Prodeco y Drummond Ltd., la afectada cadena hotelera Decamerón para enero de 2008 ya había interpuesto una acción de tutela -fallada a su favor- para frenar las obras correspondientes a la ampliación férrea que pretendía poner en funcionamiento el llamado *megatren* hasta el puerto de C.I. Prodeco; un megatren con 2.100 metros de largo, y que pasa a 15 metros del hotel Galeón, propiedad de la mencionada cadena hotelera. Incluso Decamerón “ha considerado la posibilidad de demandar la empresa ferroviaria (FENOCO) por no contar con una licencia ambiental para el transporte del mineral”¹⁰⁸.

“Todo el debate que se ha dado en torno al carbón y que tiene con los pelos de punta a más de uno, tiene una explicación: Colombia está convirtiéndose en uno de los principales proveedores de este mineral en el mundo, con las mayores reservas de Latinoamérica estimadas en 40.000 millones de toneladas. Mientras que en 2000 se producían en el país 27 millones de toneladas de carbón, en 2010 esta cifra ascenderá a 110 millones. Este hecho le representará al país divisas por US\$5.500 millones, aproximadamente. Sin embargo, frente a sus competidores (Australia, Sudáfrica, Indonesia), Colombia tiene a su favor una posición estratégica que lo acerca a los grandes consumidores de carbón como Estados Unidos y Europa. A la creciente demanda que ha subido la cotización de este mineral, se suma el hecho de que el carbón colombiano tiene bajo contenido de ceniza y azufre y alto valor calorífico, lo que hace que tanto el carbón que se explota a cielo abierto (para generación de energía) como el que se extrae de socavón, sean muy apetecidos en el exterior. De ahí que las exportaciones hayan pasado de US\$893 millones en 2000 a US\$2.913 millones el año pasado”¹⁰⁹

¹⁰⁸ Revista Semana, nota de prensa. Enero 29 de 2008, Bogotá, Colombia.

¹⁰⁹ Carlos Fernando Gaitán, *op cit.*

Lo cierto es que la disputa por la primacía de determinados intereses y privilegios particulares ha ocultado la problemática central referida a dos aspectos fundamentales: la contaminación ambiental generada por la operación misma de la exportación de carbón mineral, desde las minas del Departamento del Cesar hasta los puertos privados de la ciudad, y la apropiación del espacio público de litoral; así, con la anuencia del gobierno nacional, el negocio del carbón se ha convertido prácticamente en intocable tanto para las autoridades ambientales, las denuncias públicas de la sociedad samaria, como del sector de la industria del turismo que ve amenazado sus privilegios en el uso y apropiación del litoral en el corredor turístico de Santa Marta. Por su parte, el flujo constante en mar abierto de las barcazas y buques cargadas del mineral continúan generando un impacto significativo en el medio marino costero en los sectores de Alcatraz y Puerto Zúñiga, así como el cargue directo en el Puerto de Santa Marta, en pleno centro de la ciudad: impacto que, según un estudio de Clío América y la Universidad del Magdalena (2005), es originado principalmente por “las aguas lastradas de los buques, las cuales al ser vertidas al mar pueden introducir especies invasoras, que afectan seriamente los ecosistemas marinos y costeros”; además –señala el estudio– “algunas de estas especies extrañas son generadoras de sustancias tóxicas que pueden llegar a afectar las especies del lugar y otros elementos de la trama trófica, incluyendo al ser humano. La influencia de las especies extrañas puede llevar a una pérdida de biodiversidad” (Vilardy, 2004. citado por Díaz y Causado, sf: 89). Otro de los factores contaminantes señalado por el mismo estudio tiene que ver con los derrames de residuos o combustibles fósiles durante las operaciones propias de recolección y transporte a mar abierto del carbón mineral.

En lo referente a la actividad turística¹¹⁰, las fuentes de contaminación proceden principalmente del vertimiento de aguas residuales al mar en los sectores mencionados, sin los controles y tratamientos requeridos. Sumado a ello se encuentra el impacto constante en la zona playa propio de a actividad turística y que deja una estela de residuos sólidos que termina, en gran medida, en el lecho marino¹¹¹.

Tabla 8 Principales conflictos de usos del suelo en el Distrito de Santa Marta

Área Espacial	Factores Positivos	Factores Negativos	Conflictos de Usos
SECTOR DEL RODADERO	Oferta de playas y paisajes naturales. Área urbana con servicios turísticos. Deportes náuticos. Escenarios recreativos.	Estructura vial y servicios públicos deficientes. Congestionamiento en altas temporadas. Alta densidad residencial. Proliferación de vendedores ambulantes. Parahotelería acentuada.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insuficiencia de zonas de parqueo. ▪ Insuficiencia de espacio público e invasión del mismo. ▪ Caos vehicular. ▪ Pérdida de la visual paisajística por las altas edificaciones. ▪ Contaminación de playas y espacio público. ▪ Superposición de usos turísticos y residenciales. ▪ Crecimiento al margen de la planificación urbana.

¹¹⁰ Las agendas internas de los 8 departamentos del Caribe están enfocadas hacia la creación y venta de un producto turístico multidesino. Por ejemplo, turismo en salud para Atlántico; turismo cultural para Bolívar; turismo de eventos y cultura para Cesar; turismo artesanal y de sol y playa para Córdoba; ecoturismo para La Guajira; turismo de reserva de biosfera Seaflower para San Andrés y Providencia; y ecoturismo y sol y playa para Magdalena. DNP 2007:35

¹¹¹ Al respecto, "aunque varios hoteles de la ciudad se han adherido a programas voluntarios de gestión ambiental, estilo ISO 14000, todavía falta camino para que los turistas tengan en cuenta este aspecto para seleccionar el hotel de su preferencia" (Díaz y Causado, *op.cit.*: 90).

CAMELLON O AVENIDA RODRIGO DE BASTIDAS	Principal espacio público de la ciudad. Fachada al mar. Escenario natural.	Deterioro físico. Inseguridad. Entorno social degradado. Inundación de sectores por carencia de alcantarillado pluvial.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Apropiación del espacio público. ▪ Usos no compatibles.
PUERTO MARITIMO	Terminal férreo en la zona. Condiciones naturales adecuadas.	Problemas sanitarios. Pocas o nulas posibilidades de expansión. Mal manejo de la actividad del carbón. Flujo de carga por áreas centrales de la ciudad.	Expansión de usos no compatibles en el área central.

Fuente: POT, Santa Marta

Consideraciones Finales

Como se ha podido analizar a través de la Introducción de este trabajo, en las zonas costeras confluyen una serie de factores y problemáticas que conforman un ámbito geográfico, económico, político y sociocultural diferente al de las zonas exclusivamente terrestres. Como se ha anotado, las costas son el lugar en donde se encuentran los sistemas atmosférico, marítimo y terrestre conformando una zona litoral con características específicas, que no puede ser analizada con las tradicionales técnicas de ordenación y planeación de las zonas terrestres. De ahí que su abordaje crítico sea necesario, pues estas técnicas no consideran los significativos impactos antrópicos, derivados principalmente de los procesos de urbanización propios de las ciudades contemporáneas, que han causado modificaciones radicales de los ecosistemas costeros y su deterioro creciente.

Como se analizó en el Capítulo I, las problemáticas y diversas situaciones de deterioro que se presentan en los litorales Caribe y Pacífico son el resultado de la marginalización a la que se han sometido estas áreas, que son las más pobres de todo el país. Pero además se encuentran amenazadas por el avance del desarrollo a ultranza sobre ecosistemas estratégicos de una gran importancia (corales, manglares, estuarios, lagunas, playas, etc). Pero tal vez el aspecto más crítico, sea el de la privatización creciente del espacio público, como se estudió desde el punto de vista teórico en el Capítulo II.

Por otra parte, las consideraciones ambientales y sociales están estrechamente ligadas a los intensos procesos de urbanización en la línea costera, que contribuyen a la degradación de los ecosistemas marinos y costeros, observable, por ejemplo, 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). Esta acelerada urbanización orientada hacia mercados turísticos tiende a la exclusión social, convirtiéndose en verdaderos lugares expulsivos 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. Así lo muestran los casos que se analizaron en el Capítulo III en profundidad de Bocagrande e Islas del Rosario en la ciudad de Cartagena.

Finalmente, en el Capítulo IV se analizó ampliamente el caso del litoral de la ciudad de Santa Marta desde un contexto geohistórico hasta la situación actual que se expresa en el concepto de "neoexclusivismo". Por eso el choque de intereses particulares, donde subyace el afán por la dominación y control privatizado de los recursos naturales y el patrimonio común, se hace evidente en Santa Marta. De esta manera el choque entre la vocación turística, ambiental, cultural e histórica por el cuales se debate la ciudad, es cada día más evidente. Hasta el punto en que será muy difícil hacer que la industria del carbón abandone las grandes inversiones hechas en puertos para la exportación, en aras de un manejo sostenible del litoral.

Estamos, pues, ante un panorama complejo con realidades e intereses entrecruzados y diversos que pugnan por imponer visiones, políticas y modelos en unas áreas en extremo sensibles como son las litorales. Hay posiciones divergentes desde las de tipo ecologistas, bajo la premisa de la conservación y sostenibilidad de los recursos y paisaje costeros, que consideran que nada se puede hacer en estos ecosistemas. Y en el lado opuesto se ubica el discurso desarrollista, expresado en la construcción y especulación urbanísticas, cuya base es la monopolización del suelo costero para rentarlo al precio más alto, ojalá en las redes de poder transnacionales. En el medio están aquellas comunidades urbanas o rurales (campesinas e indígenas) tradicionalmente asentadas en las costas que se hallan inmersas en el doble juego de las exigencias de un manejo racional de los recursos marino-costeros, pero sometidas a corto plazo a un desplazamiento (físico y simbólico), producto del embate de la especulación inmobiliaria. Pero más que acusar a los constructores de edificios que venden la vista al mar, es decir el paisaje, lo que se plantea es que este modelo está apoyado por la concepción del desarrollo a ultranza, que no respeta los límites del bien común que es el litoral. Como se anotó, este bien común no se puede enajenar ni vender, solo utilizar por períodos previamente definidos. Pero mucho menos se respetan los bienes públicos, como se vio a través de los diferentes capítulos de esta tesis, que si se pueden enajenar y vender, como ha sucedido en la mayoría de las tierras actualmente ocupadas y con títulos de propiedad en áreas de bajamar y zonas aledañas a las zonas costeras, como rellenos, ciénagas desecadas, manglares talados, etc.

Por que se ha demostrado la incapacidad de las instituciones encargadas de hacer respetar el bien común y el público en las

áreas litorales, es que esta problemática se ha tenido que desarrollar críticamente desde la academia. Es en este sentido (de lo normativo), que la discusión de los límites y tratamientos de lo público y lo privado adquiere especial relevancia en la medida que enfrenta los discursos y prácticas de tipo *intervencionista*, de quienes propugnan por apropiaciones más *racionales* (es decir "rentables") del espacio litoral, frente a los que buscan otorgar mayor autonomía a las comunidades que proponen otros modelos alternativos de usos y apropiación de los recursos costeros, como el manejo comunitario por ejemplo (Breton, 2006).

Pero el modelo neoliberal dominante, es más amplio y efectivo como se ha examinado en detalle a lo largo de este trabajo y le apuesta a tres frentes fundamentales, en tanto que litoral se considere como "polo de desarrollo": el fortalecimiento de las zonas portuarias; la especulación urbanística, y el desarrollo de la industria turística que asume el litoral como fuente de ocio y entretenimiento. Estos tres tipos de proyección y promoción del litoral han generado transformaciones importantes en zonas de playas, en asentamientos comunitarios, hasta el manejo y privatización de reservas indígenas (caso Maayapu) y naturales protegidas (caso Tayrona e Islas del Rosario). Es preciso tomar en cuenta el impulso y el atractivo de la industria turística -en términos de inversión- el cual viene acompañado por un hábil manejo de un discurso *proteccionista* del espacio público, lo cual ha venido legitimando políticas privatizadoras de vastas zonas, antes consagradas al uso común (caso área portuaria de Cartagena, Puerto y Marina de la Bahía en Santa Marta). En suma, estaríamos ante procesos de *legalización* de intereses particulares que, desde visiones economicistas, se convierten en un factor decisivo en la modificación y apropiación de la línea

costera a niveles locales y regionales, como lo denuncia (Procuraduría General de la Nación, 1991: 12):

"Las playas, los terrenos de bajamar y las agua marítimas son bienes de uso público y así, el decreto 2324 de 1984 en su artículo 166, estableció que son intransferibles a cualquier título, atribuyéndole las características que rigen para este tipo de bienes. La norma citada señala que sobre ellos pueden otorgarse concesiones, permisos o licencias para su uso y goce a los particulares, sin que confieran dominio sobre el suelo o subsuelo".

Por ello, y de forma general aprisionadas entre las políticas desarrollistas a ultranza y la necesidad inaplazable de conservar sus particularidades medioambientales, encontramos las comunidades asentadas en las áreas litorales, con sus derechos específicos para disfrutar su asentamiento, pero enfrentados a la sobreexplotación del litoral. Por lo general, aquí se acude a la noción de "tradición" para caracterizar este tipo de comunidades. Pero algunas tienen títulos válidos y aceptados por el Estado, aunque en otras hay usos conflictivos del territorio, u ocupaciones en zonas de riesgo, de alta sensibilidad, o de conservación que las convierten también en factor de modificación e impacto sobre el medio litoral. Sin embargo, desde al ámbito sociocultural estos grupos sociales desarrollan una serie de prácticas culturales que sustentan y le dan *sentido* en tanto que comunidad: de esta manera, dichos usos y prácticas vinculadas al territorio, tiene su expresión en la configuración de rasgos identitarios, desarrollo de una conciencia comunitaria, así como intervenciones a determinadas escalas que debieran ser tenidos en cuenta en todo proceso de planificación participativa como lo ordena la Constitución de 1991.

Así, entre la complejidad del manejo de recursos que implican unos usos, apropiaciones y determinados manejos según la ley, aparecen las prácticas de manejo de las comunidades con sus asentamientos y de los agentes públicos y privados que intervienen y modifican las condiciones costeras, que en muchos casos y por diversas razones no se ajustan a la ley, generando se esta manera una problemática social, política y económica alrededor de la línea costera, en tanto espacio público.

Pero la pregunta central que se hace este trabajo en su introducción es, ¿Hasta que punto las instituciones encargadas por preservar los bienes comunes y los bienes públicos del litoral Caribe colombiano han tenido éxito en el cumplimiento de sus funciones? Es decir, las de velar por la correcta aplicación de la normatividad a cargo de cada institución para proteger la "*rex pública*", lo que es de todos.

La respuesta, dada en la versión oficial y publicada de IBERMAR es,

"En el país existe la voluntad política, de ello dan cuenta las dos políticas existentes (PNAOCI y PNOEC), el fortalecimiento del INVEMAR a través de la Ley 99 de 1993, con la reestructuración de la CCO como órgano intersectorial a través del Decreto 348 de 2001, con la atención por parte de normas sectoriales a los temas costeros y con la inclusión en el plan de desarrollo del Estado (Visión Colombia 2019), de un capítulo especial para el desarrollo de las costas... los esfuerzos no se han concretado a nivel de norma para el MCI (Manejo Costero Integrado) en Colombia, si se han iniciado procesos proclives a una legislación para la gestión y el manejo costeros, bajo una visión integrada" (IBERMAR, 2009:203)

Sin embargo este informe olvida la versión inicial (IBERMAR, 2008), en donde se señalaba como la principal causa el proceso de privatización del litoral para vender el paisaje costero como

fuelle de inversión y especulación urbanística, generando importantes transformaciones en la percepción y definición en tanto “bienes de uso común y bienes de uso público”. Por ello la respuesta dada en este trabajo es diferente, pues los casos analizados unos de manera general como los de Cartagena, (Bocachica), el de Mayapo y el de Santa Marta en forma concreta, muestran lo contrario: el litoral no se protege solo con políticas sectoriales. Necesita una Ley de Ordenamiento que frene la especulación de las zonas costeras y una acción clara de los gobiernos locales y comunidades para implementarla de abajo hacia arriba, de la gente hacia los que toman las decisiones, para proteger lo poco que queda del bien común y de los bienes públicos en los litorales de Colombia.

Bibliografía

Acosta Bono, Gonzalo. 2005. Ordenación del litoral y Política Territorial en Andalucía. Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Junta de Andalucía: España. pp. 111-125.

Aguilera, María M.; Bernal, Camila; y Quintero, Paola [2006b]. *Turismo y desarrollo en el Caribe colombiano*, Cartagena, Banco de la República, CEER. Documentos de trabajo sobre economía regional No. 79.

Aguilera K., Federico. 1992. El fin de la tragedia de los comunes. En "Ecología Política 3".

Alonso, Paula; Sierra, Paula C.; Arias, Francisco A.; y Fontalvo, Martha L. 2003. *Conceptos y Guía Metodológica para el Manejo Integrado de Zonas Costeras en Colombia, Manual 1: preparación, caracterización y diagnóstico*, Santa Marta, INVEMAR, Serie de Documentos Generales No.12.

Arana Zegarra, marco. 2008. Los recursos naturales como mercancía. En Broederlijk Denle (compilador) *Territorios y recursos naturales: el saqueo versus el buen vivir*, Agencia Latinoamericana de Información – ALAI: Quito.

Arenas, Pedro. 2004. Visión ambiental del desarrollo en el espacio litoral de la vertiente norte de la Sierra Nevada de Santa Marta, Caribe colombiano. Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales – Facultad de Ciencias Económicas e Instituto de Estudios Ambientales –IDEA- . Universidad Nacional de Colombia. Tesis de Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo, Énfasis Economía Ecológica: Santa Marta.

_____. 2010. Manejo Costero Integrado y Sustentabilidad: un análisis propositivo de políticas públicas en las dos caras atlánticas España-Portugal y Colombia-Panamá. Tesis Doctoral. Universidad de Cádiz. España

_____ y Sánchez, H. 1990. La zona costera colombiana: descripción, problemática y marco legal. Seminario Interamericano de zonas costeras, OEA. Montevideo, Uruguay, 1-43 pp.

Arocha, Jaime. 2004. Ley 70 de 1993: Utopía para los afrodescendientes excluidos. En: Utopía para los excluidos el multiculturalismo en África y América Latina. Comp. Jaime Arocha. Bogotá: UNAL. Facultad de Ciencias Humanas, 2004.

Avella, Francisco. 2005. "The Islanders: San Andrés, Providencia y Santa Catalina". Universidad Nacional de Colombia, sede caribe.

_____. Burgos, Silvia; Fonseca, Loyda. 2010. "Prácticas de manejo litoral en el Caribe colombiano" (Sin publicar)

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.

Barragán Muñoz, J.M. (coord.) 2010. Manejo Costero Integrado y Política Pública en Iberoamérica: Un diagnóstico. Necesidad de Cambio. Red IBERMAR (CYTED), Cádiz, 380 pp.

_____. 2006. La gestión de áreas litorales en España y Latinoamérica. Universidad de Cádiz: España.

_____. 2003. Medio Ambiente y Desarrollo en Áreas Litorales. Introducción a la Planificación y Gestión Integradas. Universidad de Cádiz: España.

Barsky, Andrés. Vio, Marcela. 2007. la problemática del ordenamiento territorial en cinturones verdes periurbanos sometidos a procesos de valorización inmobiliaria. El caso del Partido del Pilar, región metropolitana de Buenos Aires. En Revista Electrónica de Geografía y ciencias Sociales, Universidad de Barcelona N° 69 (57). España.

Benseny, Graciela. 2006. el espacio turístico litoral. *En Apostes y Transferencias Vol. 10 N° 2*. Universidad de Mar del Plata: Argentina.

Bermúdez, Arturo. 2002. Álbum Histórico de Santa Marta, La ciudad de ayer. Fondo de Publicaciones, Universidad del Magdalena. Santa Marta.

Borja, Jordi. 1998. Ciudadanía y espacio público. En Revista Ambiente y Desarrollo, Vol. XVI, N° 3, pp. 13-22.

Burgos, Silvia. 2005. Espacio y Territorio: La Conquista del Humedal. Palafito El Morro-Nueva Venecia. Tesis de Grado. Programa de Antropología. Universidad del Magdalena.

Breton, Yvan et al. 2006 "Manejo de Recursos Costeros en el Gran Caribe. Resiliencia, adaptación y diversidad comunitaria". Bogotá: Mayol Ediciones - Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo (CIID Canadá).

Cabrales, Carmen. Cáceres, Marcelo. 2007. el Espacio Público en Cartagena de Indias, resistencias cotidianas. En Revista Palabra N° 8: Cartagena, pp. 9-14.

Cano, Marcela. Hernández, Martha. Sf. El ordenamiento ecoturístico del Parque Nacional Natural Tayrona como estrategia para la resolución de conflictos de uso y ocupación.

Carrión, Fernando. 2005. Espacio público: punto de partida para la alteridad. Facultad de Latinoamericana de Estudios Sociales, FLACSO: Ecuador.

Centro de Estudios Periodísticos de la Universidad de los Andes. La Silla Vacía Sept. 4 de 2010.

CCO. 2007. Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros. Litoflash, Santa Marta. 56 p. serie Documentos Generales INVEMAR N° 19

Decreto 056 del 24 de febrero de 2006. "Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos; a la legalización de asentamientos humanos constituidos por viviendas de interés social, y se expiden otras disposiciones".

Decreto 2663 de 1994. Por el cual se reglamentan los Capítulos X y XIV de la Ley 160 de 1994, en lo relativo a los procedimientos de clarificación de la situación de las tierras desde el punto de vista de la propiedad, de delimitación o deslinde de las tierras del dominio de la Nación y los relacionados con los resguardos indígenas y las tierras de las comunidades negras.

Departamento Nacional de Planeación 2007. Aprovechar el territorio marino-costero en forma eficiente y sostenible.

Propuesta para discusión. Dirección de desarrollo territorial sostenible. Bogotá.

Departamento Nacional de Planeación 2005. *Política Sectorial de Turismo*. CONPES 3397, Bogotá, DNP: DDE, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Díaz, Luz Helena. Causado, Edwin. Sf. La insostenibilidad del desarrollo urbano: El caso de Santa Marta, Colombia. Clío América, Universidad Del Magdalena: Santa Marta.

Díaz Sarmiento, Leonel. 2005. El Discurso Urbano en Cartagena. En Revista Noventa y nueve: Cartagena, pp. 68-77.

Documento base para la elaboración de la política nacional de ordenamiento integrado de las Zonas Costeras Colombianas, 1997. INVEMAR,

Edwards, Stephen N. *et al.* 1998. Estudio Comparativo de las Políticas de Ecoturismo en las Américas, Vol. I. Resumen Ejecutivo. El Modelo de Ecoturismo Basado en las Definiciones. Comparación de Política de Ecoturismo. Departamento de Recursos de Recreación y Turismo, Facultad de Recursos Naturales, Universidad de Idaho: Estados Unidos.

Escobar, Jorge. 2008. Carbón o turismo. Esa es la pregunta?. Santa Marta. Nota de prensa, agosto de 2010, edición 131. www.desdeabajo.info

Etulain, Juan Carlos. 2004. Transformaciones territoriales recientes en el litoral sur de la RMB. Un camino de gestión posible. En *Cuaderno Urbano* N° 4, Resistencia, Argentina, pp. 11-42.

Gallegos, Oswaldo. López, Alvaro. 2008. Fragmentación y segregación en el espacio litoral-urbano: el caso del corredor turístico Veracruz-Boca del río. Colección Anual de Estudios Multidisciplinarios en turismo, Vol. 1.

Ginés, Carmen. Hernández, Santiago. 2006. el espacio litoral y la ciudad. Relaciones territoriales en las Palmas de la Gran Canaria. En *Investigaciones geográficas* N° 41, Universidad de Alicante: España, pp. 105-119.

González, Manuel. Palafox, Alejandro. 2006. producción del espacio turístico en ambientes sensibles. Isla de Cozumel, México y Cayo Las Brujas, Cuba. En *Estudios y perspectivas en*

turismo, Vol. 16, N° 2. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Argentina. Versión on-line.

Gupta, Akhil. Ferguson, James. 2008. más allá de la "Cultura": espacio, identidad y las políticas de la diferencia. En Revista Antípoda N° 7, Universidad de los Andes: Bogotá. pp. 233-246.

Herrera, Juan F. 2009, La Dinámica de las Playas del Sector de Pozos Colorados en el Distrito de Santa Marta y sus proyecciones de uso en el POT. (sin publicación)

Hernández, Facundo Martín. 2009. Nuevas espacialidades y paisaje turístico. El neoexclusivismo en el litoral marítimo bonaerense, Argentina. En Revista Electrónica de Geografía Austral, año 1, N° 2, Universidad de Mar del Plata: Argentina, pp. 44-59.

Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales 2001. *El Océano*, en El Medio Ambiente en Colombia, Bogotá, IDEAM, Capítulo 5, pp. 191-227.

Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives De Andrés 2000. *Informe anual sobre el estado de los recursos marinos y costeros*, Santa Marta, INVEMAR, 63 p.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi.1996. *Diccionario Geográfico de Colombia*, Bogotá, IGAC, Tercera Edición, Tomo I, págs. 450,561.

Lechner, Norbert. 2000. Nuevas Ciudadanías. Informe del desarrollo humano en Chile, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo PUND). En Revista de Estudios Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de los Andes: Bogotá.

Leyva, Pablo (Ed) [1993]. Colombia Pacífico. Bogotá, FEN. Visión Colombia DNP, 2007:10.

Mantero, Juan Carlos. Devenir turístico y desarrollo local. Urbanizaciones del litoral y nodalidades del interior. Centro de Investigaciones Turísticas, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad Nacional de Mar del Plata: Argentina.

Márquez, Germán. 1996. *Ecosistemas estratégicos y otros estudios de ecología ambiental*, Santa Fé de Bogotá, FEN.

Meisel, Adolfo. 1999a. *¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo xx?*, Cartagena, Banco de la República, CEER. Documentos de trabajo sobre economía regional No. 7.

Meisel, Adolfo y Gerson Pérez. 2006. Geografía física y Poblamiento en la costa caribe colombiana. Documento de trabajo sobre economía regional.

Mertins, Günter. 1972. El Rodadero (Santa Marta), centro turístico o colonia de vacaciones?. En Investigaciones científicas N° 6, Instituto Colombo-Alemán: Santa Marta, pp. 151-168.

Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, República de Colombia. (sf). Las Islas del Rosario, un patrimonio de todos los colombianos.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Documento CONPES 3397. 2005. Política Sectorial de Turismo.DNP.

Ministerio de Defensa Nacional. Decreto 2324 del 18 de septiembre de 1984.

Ministerio del Medio Ambiente [2000, diciembre]. *Política Nacional Ambiental para el Desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia*, Bogotá, Dirección General de Ecosistemas.

Molina, Esneider. 2007. Religiosidad popular, santos y vírgenes en Taganga, pueblo de pescadores. En Silva, Fabio (comp.) *Pensando la región. Etnografías propias para la construcción de un discurso regional*. Fondo de publicaciones, Universidad del Magdalena: Santa Marta.

Moscarella, Javier y Pinilla, Carlos. 2000. La revolución azul. Una salida cultural para la Ciénaga Grande de Santa Marta. Universidad del Norte, Barranquilla.

Ospino, Alvaro. 2005. Santa Marta vista por viajeros. Bastianos Editores. Santa Marta.

Oyhandy, Angela. 2004. Espacio público y reconstrucción de ciudadanía. En Revista Alteridades, Vol. 14, N° 28, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa: México D.F.

Padilla, César. 2008. Responsabilidad social empresarial: Maquillando el saqueo. En Broederlijk Denle (compilador)

Territorios y recursos naturales: el saqueo versus el buen vivir, Agencia Latinoamericana de Información – ALAI: Quito.

Pantojas García, Emilio. 2006. De la Plantación al Resort: El Caribe en la era de la Globalización. *En publicación: Revista de Ciencias Sociales no. 15*. CIS, Centro de Investigaciones Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Puerto Rico, San Juan: Puerto Rico

Parra, Elizabeth. Et al. 2008. La Jurisdicción de los planes de manejo integrado de zonas costeras (MIZC) y su relación con los planes de ordenamiento territorial (OT). UNAL Medellín. 395pp. En: INVEMAR-UJTL. 2008. Libro de resúmenes Seminario de Ciencia y Tecnología del Mar. San Andrés Isla 20 al 23 de Mayo de 2008.

Parra, Elizabeth. 2010. Ordenamiento Territorial costero en el caribe Colombiano. Las directrices del Estado en los casos de estudio de Coveñas y San Andrés. Tesis de maestría. Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín.

Periódico el Heraldo. Alerta ambiental en Taganga por derrame de aceite. Abril 24 de 2008

Peron, Françoise et Rieucau, Jean (19969). "La maritimité aujourd'hui". Paris: L'Harmattan.

Pinzón Ramírez, Fernando. 2001. Alerta sobre el futuro del Parque Tayrona. <http://www.mail-archive.com>. Consulta julio 2010.

Pinchemel, Philippe et Geneviève. (1988) "La Face de la Terre". Paris: Armand Colin.

Posada, P. Blanca Oliva y Henao P. William, 2008. Diagnostico de la erosión en la zona costera del caribe colombiano. INVEMAR. Serie publicaciones especiales N°13. Santa Marta, 124 pp.

Plan de Ordenamiento Territorial –POT- JATE MATUNA 2000-2009. Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta. Alcaldía Distrital: Colombia.

Prévôt, Marie-France. 2001. fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. En *Perfiles Latinoamericanos*, año 9, núm, 19, diciembre, FLACSO: México.

Procuraduría General de la Nación. 1991. Problemática de las Playas e Islas en el Litoral Caribe a partir de la ocupación por particulares. Sección de Defensa de Intereses Nacionales: República de Colombia.

Ramírez, Patricia. 2007. la ciudad, espacio de construcción de ciudadanía. En *Revista Enfoques* N° 7, segundo semestre, Universidad Autónoma de México: México D.F.

_____. 2006. la fragilidad del espacio público en la ciudad segregada. Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México UNAM: México D.F.

_____. 2006. Pensar la ciudad de lugares desde el espacio público en un centro histórico. En Ramírez, Patricia y Aguilar, Miguel (Coords.) *"Pensar y Habitar la ciudad"* Cuadernos de Innovación Social. Universidad Autónoma Metropolitana, Anthropos. pp 105-109.

Reclus, Elise. Voyage à la Sierra Nevada de Sainte Marthe. Paysages de la nature tropicale (1861).

Reis, Almir Francisco. 2000. Forma y apropiación del espacio público en núcleos urbanos resultantes del proceso de desarrollo turístico en la Isla de Santa Catarina-Brasil. En *Revista Electrónica de Geografía y ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona N° 69 (57) España.

Remedi, Gustavo. Sf. Los lenguajes de la conciencia histórica: a propósito de *Una ciudad sin memoria*, de Mariano Arana.

<http://www.henciclopedia.org.uy/autores/remedi/curriculum.htm>

Regnaud, Hervé. 1998a. "Les Littoraux". Paris: Armand Colin

Regnaud, Hervé 1998. "L'Espace, une vie de l'esprit?". Rennes: Presses Universitaires de Rennes.

Salazar, Noel B. 2006. "Antropología del turismo en países en desarrollo: análisis crítico de las culturas, poderes e identidades generadas por el turismo". En: *Revista Tabula Rasa* N°5 julio-diciembre. Colegio Mayor de Cundinamarca. Bogotá, pp. 99-128.

Salcedo, Rodrigo. 2002. El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. En *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales EURE*,

Vol. 28 N° 84, Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura y Bellas Artes, Instituto de Estudios Urbanos: Santiago.

Serje, Margarita. 2008. La invención de la Sierra Nevada. En Revista Antípoda n° 7, universidad de los Andes: Bogotá, pp. 197-229.

Steer, R., Arias-Isaza F., Ramos A., Sierra-Correa P., Alonso D., Ocampo P. 1997. Documento base para la elaboración de la Política Nacional de Ordenamiento Integrado de las Zonas Costeras Colombianas. Documento de consultaría para el Ministerio del Medio Ambiente. Serie publicaciones especiales No.6.

Tarlombani da Silveira, Marcos Aurelio. 2005. Turismo y sustentabilidad. Entre el discurso y la acción. En *Estudios y Perspectivas en Turismo*, Vol. 14, pp. 222 – 242.

Universidad Autónoma de México. 2006. Informe final del proyecto: Evaluación de la Calidad Ambiental y Dinámica de la Zona Costera (Playas) para la Certificación "Bandera Azul" de Municipio Solidaridad, Quintana Roo, México. Influencia de la Calidad del Agua en el Estado de Conservación de los Arrecifes Coralinos de la Riviera Maya. Instituto de Biología.

Vergara, Rafael, 2008. "El Estado eunuco en la bajamar". www.eltiempo.com

Vidal Ortega, Antonino. 2006. Ronny José Viales Hurtado: Después del enclave de 1927-1950. San José: Editorial de la Universidad de Costa Rica, 1998. En Revista Memorias, año 3, N° 5. Universidad del norte: Barranquilla.

Visión Colombia 2019. Segundo Centenario. Propuesta para discusión resumen ejecutivo. Presidencia de la Republica. Departamento de Planeación Nacional DPN.
