

POLITICAS URBANAS, TURISMO Y EXCLUSIÓN SOCIAL EN CARTAGENA DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX

Orlando Deavila Pertuz
Historiador
Universidad de Cartagena

El 1 de Diciembre del 2009, manifestantes y fuerza pública protagonizaron un fuerte enfrentamiento en el corazón del centro turístico de Cartagena de Indias. El saldo final fue de un policía herido y 14 detenidos. Los manifestantes protestaban por la tentativa del gobierno nacional de entregar en concesión las playas de la ciudad, medida que ellos interpretaban como un intento de privatizarlas y de restringir el acceso a las mismas para los ciudadanos del común¹. Meses antes, el 7 de Septiembre del 2009 un editorial publicado en el diario El Universal, el más importante de la ciudad, refiriéndose al estado “caótico” del Centro Histórico de la ciudad hizo la siguiente afirmación: “Mientras en el Centro confluya demasiada gente, en una corriente caótica y descuidada de personas de todos los estratos, será imposible garantizar el cuidado de sus edificios o construcciones históricas”². Ambos eventos son el manifiesto evidente de lo que ha sido la construcción de la Cartagena turística; un proyecto deliberadamente sustentado sobre formas de exclusión social y segregación urbana que no son exclusivas del presente, sino que provienen desde el momento mismo en que la ciudad dio un giro hacia la consolidación de la industria turística. Un proyecto que ha permitido que Cartagena sea el escenario de una convivencia social fragmentada, de las más altas tasas de pobreza urbana en el país, con una industria turística en apariencia pujante, pero que solo revela su prosperidad en una reducida elite económica. El presente artículo es un acercamiento a la relación existente entre la conformación de una ciudad al servicio del turismo, y de la generación de patrones de exclusión social enmarcados dentro de aquel proyecto. Nos detendremos muy particularmente en el caso del extinto barrio de Chambacú, el ejemplo más notorio de las consecuencias reales de tal relación.

Cartagena, capital turística de Colombia

Para inicios del siglo XX, Cartagena no parecía concebir un porvenir distinto que convertirse en el primer puerto sobre las costas colombianas³. No obstante, y aunque de manera marginal, algunos sectores privados de la ciudad fueron cultivando un interés en la defensa del ornato y de la estética urbana, con miras a la construcción de un espacio físico diseñado para el disfrute del visitante nacional y extranjero. Conscientes de la riqueza patrimonial de la ciudad, y de su eventual importancia dentro de una industria turística en formación, emprendieron una acérrima lucha por la defensa de los restos arquitectónicos del pasado colonial. En 1924, esos mismos sectores privados constituyeron la Sociedad de Mejoras Publicas, un organismo dispuesto para la preservación y la reglamentación del uso

¹ El Universal. 1 de Diciembre de 2009. www.eluniversal.com.co

² El Universal. 7 de Septiembre del 2009. www.eluniversal.com.co

³ Lorena Guerrero. Imaginarios urbanos en Cartagena: Visiones y proyectos de ciudad, 1910 – 1925. Trabajo de grado para optar por el título de Historiadora. Cartagena: Universidad de Cartagena. 2008. p 167.

del patrimonio histórico de Cartagena. De esta manera, se imprime un nuevo paradigma en la ciudad; el legado arquitectónico de la colonia, antes condenado a la desaparición, adquiere valor dentro de un prematuro proceso de constitución de una ciudad turística. No obstante, este proceso solo va tomando forma con el paso de las décadas siguientes, dentro de las cuales se diseña toda una reglamentación y un reordenamiento burocrático que fueron creando las condiciones *de facto* para el establecimiento final de una ciudad turística⁴.

Para 1943 Cartagena ya figuraba la capital turística de la república. Tres años después, se construiría el Hotel Caribe, el primer hotel moderno de la época, con estándares similares a los mejores hoteles de la época. Ese mismo año, en virtud de la Ley 107 de la República, se autorizó un aumento permanente de 30.000 pesos anuales para la financiación de obras de embellecimiento y conservación para la ciudad⁵. Lo que tiene lugar en Cartagena durante la década de los 40 es en definitiva, una reconversión del perfil de la ciudad. Los estamentos políticos del municipio, los empresarios y dirigentes cívicos, comenzaron a tomar conciencia de que el turismo podía constituirse en la base del progreso económico local. El comercio, el otrora pilar de la economía cartagenera, iba quedando relegado ante el tránsito arrollador de la industria turística.

Para los años 50, no queda la menor duda de que Cartagena es una ciudad dispuesta para servir al forastero. No obstante, y a pesar del evidente interés por parte del empresariado y de la clase dirigente local por hacer de la urbe el principal centro turístico de la república y de toda la reglamentación diseñada y dispuesta para ese propósito, todavía restaban algunos vacíos por llenar. Es así, como en 1956 se contratan los servicios de Staton Robbins, un afamado técnico en turismo, para que realizara un diagnóstico general de las condiciones presentes en Cartagena para el establecimiento de una ciudad turística. Las conclusiones de este estudio, presentadas en Marzo de 1957⁶, revelaron precisamente algunas de las talas para el porvenir turístico de la urbe. Para Robbins, una de las faltas más evidentes era la ausencia de continuidad en la operación de la Oficina Nacional de Turismo, una institución que aunque creada varios años tras había mantenido un funcionamiento bastante irregular, lo que habría derivado a su vez, en una falta de continuidad en las políticas nacionales de promoción, control y desarrollo del turismo local. Robbins pretendía neutralizar esta impronta con un plan quinquenal que tuviera por objeto la conformación de una entidad autónoma encargada de regular el funcionamiento de la industria turística, así como de planificar el crecimiento sostenido de la misma.

Al listado de obstáculos para el desarrollo de la empresa turística señalados por Robbins, se sumaba la erosión progresiva de las playas, el desaseo general de la ciudad y de los

⁴ Para una aproximación a la reglamentación y constitución de la industria turística en Cartagena, ver: Germán Sierra Anaya - Dennise Marrugo Torrente - Raúl Quejada Pérez. La Actividad Turística en Cartagena de Indias. Cartagena: Universidad de Cartagena. 2004. Claudia Vidal. Los Inicios de la Industria Turística en Cartagena de Indias, 1900 – 1950. Trabajo de grado para optar por el título de Historiadora. Cartagena: Universidad de Cartagena, 1997. Harold Carrillo. El desarrollo de la actividad turística en Cartagena de Indias: Implicaciones sociales y urbanas, 1943 – 1978. Ponencia presentada en el VII Encuentro Nacional de Estudiantes de Historia. Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín. Septiembre del 2009.

⁵ Claudia Vidal. Óp. cit. p 108 –109.

⁶ Anales del Municipio. El desarrollo del turismo en Cartagena, Colombia. N° 92 – 94. Cartagena, Marzo de 1957. Archivo Histórico de Cartagena.

establecimientos públicos y turísticos, la ausencia de medios de transporte eficientes y la escasez de proyecciones futuras para la ciudad. Pero dentro de todos los puntos, uno en particular inquietaba a Robbins: la falta de una política nacional a favor del turismo:

“Cartagena sufre por la falta de un programa nacional de turismo, el cual podría asegurar la cooperación de todos los departamentos gubernamentales para el desarrollo del turismo. Este también se facilitaría por una campaña de publicidad y propaganda que daría preeminencia a Cartagena como la Capital Turística de Colombia. Además, Cartagena recibiría mas ayuda monetaria del Gobierno Nacional para sus diversos proyectos turísticos. Hoy, los altos funcionarios nacionales no muestran mucho interés por el turismo.”⁷

No obstante, un acontecimiento que tendría lugar un año después, cambiaría el rumbo de las circunstancias, y lograría convertir a Cartagena, por primera vez en más en una centuria, en una ciudad de primer orden en el plano nacional. En 1958, los precios del café se desplomaron, y con el desplome sobrevino la entrada a un periodo de recesión económica del cual el país solo pudo recuperarse hasta 12 años después. La razón por la cual la caída en el costo del café desencadenó un efecto dominó en la economía del país, se debe fundamentalmente, a la profunda dependencia que se había mantenido con el sector cafetero. Durante las primeras cinco décadas del siglo XX, el nacimiento, crecimiento y consolidación de la industria nacional había estado sujeta a la producción y a los índices de precio del grano. Si el comportamiento macroeconómico experimentó una evolución ventajosa durante ese periodo, fue gracias a una estabilidad relativa en el ingreso de las divisas originadas por la exportación del café⁸. Pero con la caída de los precios, la economía colombiana quedó descapitalizada. En 1962, el Ministro de Trabajo de aquel entonces, Belisario Betancourt, recordaba que para 1954 Colombia había registrado un ingreso cercano a 602 millones de dólares, fruto de la comercialización del café. En 1961, los ingresos por este concepto tan solo alcanzaban un poco más de la mitad, convirtiéndose la ausencia de divisas, en el “principal enemigo” de la producción nacional⁹.

Con la economía descapitalizada, en estado de recesión y los índices de productividad en su más mínima expresión, el gobierno nacional debió pensar en dos vías para la adquisición de divisas. Una de ellas fue la diversificación de las exportaciones, ampliar la gama de productos para el comercio internacional, y romper así con la dependencia de la producción cafetera. Pero sería la segunda de las opciones la que pondría a Cartagena nuevamente en el escenario nacional: la promoción de la industria turística¹⁰. Desde inicios del siglo XX,

⁷ *Ibíd.* p 5.

⁸ Salomón Kalmanovitz. *Economía y nación. Un breve historia de Colombia.* Bogota: CINEP, Universidad Nacional de Colombia, Siglo XXI Editores. 1986. 409-411. Luís Jorge Garay S. Colombia: estructura industrial e internacionalización 1967-1996. www.lablaa.org.

⁹ *Diario de la Costa.* 29 de Noviembre de 1962. Biblioteca Nacional de Colombia.

¹⁰ Si se juzgan los proyectos de desarrollo turístico a la luz de las estrategias del nuevo Plan de Desarrollo Nacional, indudablemente que se ajustan a el en forma muy estrecha. La generación de divisas constituye sin duda alguna el mayor beneficio de los proyectos turísticos. El Gobierno ha reconocido en forma explícita este hecho al puntualizar que un complemento significativo en la política de promoción de exportaciones sería un desarrollo creciente de nuestra industria turística.” Corporación Nacional de Turismo. Plan de acción para el proyecto de desarrollo de la Costa Atlántica y San Andrés. Volumen I. Bogotá: Fonade – Corpoturismo. 1972. p 3.

cuando apenas el turismo se hallaba en etapa de gestación en Europa y Norteamérica, este sector de la economía se había consolidado como una herramienta bastante útil para liquidar las balanzas comerciales deficitarias. De hecho, después de la catastrófica Primera Guerra Mundial, algunos estados europeos devastados por la contienda fijaron su atención el turismo como un medio para la obtención de divisas que atenuaran o compensaran las deudas adquiridas durante la guerra¹¹.

Las proyecciones del gobierno nacional surtieron efecto años después. Para 1971, la tasa de retorno de divisas para el caso de Cartagena y Santa Marta, una ciudad cercana, y también ubicada sobre las costas del Mar Caribe, era cercana al 34%, una cifra superior a cualquiera de las cifras alcanzadas por otros sectores de la economía nacional. Las proyecciones realizadas a 10 años estimaban que los ingresos de divisas por concepto de turismo podían ascender a 68 millones de dólares para 1980 y 152 millones para 1990, convirtiendo al turismo en: “la segunda actividad exportadora superada solo por el café.” La ventaja del turismo, con respecto al café o a cualquier otro elemento de la exportación diversificada, es que generaba costos de inversión mucho más bajos.

Por todas estas razones no es fortuito que en 1969, el gobierno nacional, en aquel entonces en cabeza del dirigente liberal Carlos Lleras Restrepo, autorizara el giro de un fondo extraordinario de 25 millones de dólares para emprender el Plan de Remodelación Urbana de la Zona Norte, un enorme y vasto proyecto de renovación urbana que tenía por objeto la recuperación del Centro Histórico de Cartagena y sus alrededores. Sería, en palabras del Director de la Oficina de Planeación Nacional, el proyecto de mayor envergadura en materia de planeación urbana en toda la historia del país¹². El proyecto contemplaba la recuperación material del Centro Histórico, la culminación de la Avenida Santander, una arteria vial que comunicaría al centro con el resto de la zona turística de la ciudad, y finalmente, el corazón del Plan de Renovación Urbana de la Zona Norte, la eliminación definitiva del barrio Chambacú, un empobrecido tugurio instalado a menos de 100 metros del centro de la ciudad. Este último propósito sería sin duda alguna, el símbolo de la lucha de quienes querían hacer de Cartagena la capital turística de Colombia.

Chambacú: “un obstáculo” para el progreso

En las primeras dos décadas del siglo XX, Chambacú no era más que una pequeña hilera de accesorias¹³ en una isla virtualmente deshabitada y separada de tierra firme por dos corrientes de agua. Sería con el correr del tiempo que la isla se iría poblando con familias provenientes de otros barrios de la ciudad y de las poblaciones vecinas. Fueron ellos quienes se encargaron de extender los linderos del barrio sobre las aguas. Poco a poco, con desechos sólidos de todo tipo fueron convirtiendo los cuerpos de agua en tierra firme. Al término de casi tres décadas, Chambacú era una comunidad integrada por un poco más de 8000 habitantes, integradas en más de 1200 familias. No obstante, la lucha contra la naturaleza y el adiestramiento del territorio no lograron subsanar las necesidades más elementales. Carecían de agua potable, de servicios sanitarios, de luz eléctrica; las viviendas fueron elevadas en su mayoría, en materiales perecederos. Pedazos de cartón y plástico hicieron las veces de muros, mientras podridos listones de madera sustituían a las

¹¹ Diario de la Costa. 29 de Noviembre de 1959. Biblioteca Nacional de Colombia.

¹² Diario de la Costa. 21 de Noviembre de 1969. Biblioteca Bartolomé Calvo.

¹³ Una accesoria era una vivienda multifamiliar con varias habitaciones que giran en torno a un espacio común, donde solía estar ubicado el suministro de agua y los servicios sanitarios.

columnas de contención. Pero más allá de los materiales con los que se elevaron los muros y las columnas, el problema real radicaba en las condiciones que las viviendas albergaban; el 72% de sus habitantes vivían confinados en extremas condiciones de hacinamiento. Enormes familias, en algunos casos integradas por más de diez miembros, ocupaban una sola habitación que inevitablemente debían compartir.

Dentro de las fronteras de la barriada no existían escuelas, ni recintos comunitarios. Era natural, por lo tanto, que la población analfabeta constituyera la abrumadora mayoría; cerca del 74% de los habitantes. La formación académica rara vez sobrepasaba los primeros años de formación primaria. De tal manera, que los oficios desempeñados por la mayor parte de los chambaculeros se reducían a las ventas ambulantes, a la albañilería, o a cualquier otra forma de subempleo. Esto a su vez, determinaba la escasa cuantía de ingresos que debían invertir en el sostén de familias bastante nutridas en un escenario dominado por la ausencia. Todo eso era en definitiva, una cadena interminable de miseria que encerraba a los chambaculeros en un laberinto sin fin que parecía haberlos condenado irremediablemente a vivir en la pobreza.

Indudablemente, una de las primeras manifestaciones visibles de la pobreza es la apariencia física que cobra el hábitat de quienes la padecen. Con el correr de los años, y en la medida en que la densidad poblacional y las condiciones de miseria iban en aumento, la estética de la barriada se fue deteriorando progresivamente. Este es precisamente el punto de quiebre entre Chambacú y la industria turística en formación. El turismo urbano se sustenta en la construcción de una imagen de ciudad que no siempre se corresponde con la realidad¹⁴. Con Chambacú, a menos de 100 metros del Centro Histórico de la ciudad, la realidad superaba la imagen con creces. Quizás por tal motivo, en 1967, uno de los urbanizadores a cargo de la construcción de la Avenida Pedro de Heredia, hoy la principal arteria vial de la ciudad, y que fue trazada sobre el centro mismo del barrio, quiso impulsar la construcción de tapias o muros al pie de la avenida, para impedir que turistas y nativos estuvieran expuestos al “doloroso cuadro” de miseria de la barriada, labor que el comparaba con el acto de “barrer un salón de recibo y ocultar la basura bajo las alfombras”. Sería al menos, “el único recurso práctico para evitarle a la ciudad esa vergüenza”¹⁵.

Eduardo Lemaitre, un historiador cartagenero, y la cara visible de la facción más doctrinaria del Partido Conservador Colombiano en la ciudad, se sumó a la lista de quienes condicionaban el futuro de Cartagena a la desaparición de la barriada. Para Lemaitre, “el porvenir turístico internacional de la ciudad, [...] quedará duramente afectado ya que a nadie se le ocurre que los norteamericanos se van a desplazar desde su patria hasta la nuestra por el gusto de contemplar el espectáculo que ofrecen actualmente las calles de Chambacú.”¹⁶ Este parecer paulatinamente comenzó a cobrar hegemonía, y a finales de los años 60 nadie colocaba en la duda la necesidad de eliminar el tugurio a beneficio del

¹⁴ Palou Rubio Saida. La ciudad fingida: representaciones y memoria turística de Barcelona. En: Pasos. Vol. 4 - N° 1. La Laguna: Universidad de la Laguna. 2006. 13 – 28. Saunders Gail. Nassau, Heritage and the impact of tourism. Ponencia presentada en el 37° Encuentro de la Asociación de Historiadores del Caribe. 2005. Freddy Avila. La representación de Cartagena en el discurso turístico. Tesis de grado para optar por el título de Magister. Departamento de Lengua Española de la Universidad de Salamanca. 2008.

¹⁵ Diario de la Costa. 1 de Julio de 1967. Biblioteca Nacional de Colombia.

¹⁶ El Figaro. Cartagena, 14 de Enero de 1960. Archivo Histórico de Cartagena.

porvenir turístico de la ciudad. La prensa local, dejó de ser un simple conducto de información, para convertirse en un actor protagónico de la lucha en contra de la existencia de Chambacú. Durante años alimentaron desde sus páginas la defensa de la iniciativa. Y en ánimos de justificarla, no solo se encargaron de demostrar la incompatibilidad de su existencia con el porvenir turístico de la ciudad, sino que además elaboraron una imagen al extremo negativa de Chambacú y de sus habitantes. Los medios masivos de comunicación diseñaron imágenes y estereotipos que hicieron de los chambaculeros un referente de la barbarie y el miedo. Los calificativos no conocieron límites: “drogadictos”, “enfermos”, “inmorales”, “violentos”, “débiles”, “ignorantes”¹⁷. La exclusión efectiva de los chambaculeros comenzaba tomar forma sin que se hubiese procedido aún al traslado final de la barriada.

Finalmente, en 1971 tuvo lugar la remoción del barrio Chambacú. Aunque el proyecto había sido pensado desde 1956, solo pudo tomar forma después del respaldo económico del gobierno nacional de Carlos Lleras Retrepo en 1969. Fueron los anhelos de hacer de Cartagena una ciudad turística, y de convertirla en un polo de desarrollo económico para el país, los que hicieron posible la desaparición definitiva de la barriada.

Después de la partida de sus antiguos habitantes, Chambacú, aquel que fuera catalogado tiempo atrás como un “obstáculo” para el porvenir de la ciudad, ahora era visto como el futuro mismo de Cartagena. Ahora era un territorio virgen, estratégicamente ubicado a escasos metros del centro de la ciudad, saneado, pero ante todo, completamente despoblado, y a disposición de los intereses de la clase dirigente cartagenera:

“Aunque se diga que los errores son del tiempo y no de los hombres, estos conforman la historia, y cuando se lo ignora esta nos rebasa, pues los elementos cada vez mayores que configuran la comunidad mundial no perdonan, ahí el caso de Cartagena; con un pasado histórico y glorioso se ha pretendido mantener dentro de él, que con todo lo heroico que se quisiera, pertenece al pasado, el cual valorado y apreciado en todo su justo valor, debe formar parte del presente y servir de apoyo al futuro. Y este futuro es Chambacú...”¹⁸

Muchos usos se habían proyectado para los terrenos despoblados. Al final, y en consonancia con los intereses que habían motivado el desplazamiento de sus pobladores, se decidió hacer de Chambacú, la sede del Centro Internacional de Turismo, la obra de mayor envergadura jamás pensada para el desarrollo turístico de Cartagena:

“Este Centro Turístico que habilitará a la ciudad de Cartagena con un conjunto de obras alrededor de las cuales giraran gran parte de sus actividades turísticas, se construirá en un lote de aproximadamente 20000 metros cuadrados colindante con la Avenida Venezuela, la Avenida Luís Carlos López, y la Avenida Pedro de Heredia...”¹⁹

¹⁷ Orlando Deavila. Imaginarios del miedo, segregación urbana y exclusión social en Cartagena, 1956 – 1971. En: Cuadernos de Literatura del Caribe e Hispanoamérica N° 7. Barranquilla: Universidad del Atlántico – Funsarep – Universidad de Cartagena. 2008. p. 35 – 50.

¹⁸ Diario de la Costa, 2 de Junio de 1971. BBC

¹⁹ Diario de la Costa, 10 de Enero de 1971. BBC

Estaría provisto de un teatro, instalaciones para albergar exposiciones permanentes de muestras del desarrollo industrial y artesanal del país, una torre de oficinas y de locales comerciales y en su último piso, la sede para el Club de Ejecutivos de Cartagena. Por último, pero no menos importante, un pequeño hotel que pudiera subsanar en parte, el déficit habitacional de la ciudad turística. El proyecto jamás sería emprendido. Se convertiría en el primero de una larga lista de proyectos fallidos que convirtieron el terreno en un territorio baldío a las puertas del centro de la ciudad. Mientras tanto, en los cinco rincones de la ciudad donde la población chambaculera había sido dispersada, la tragedia continuaba. Sin mejores alternativas laborales, y soportando el estigma y la discriminación de la fueron objetos, continuaron con su vida en medio de la pobreza material y de la exclusión social. Una investigación realizada a los tres años de su traslado, reveló que los habitantes de Chambacú, que fueron ubicados a una distancia considerable del centro de la ciudad, se vieron considerablemente afectados por el traslado a puntos tan lejanos del corazón de la ciudad. Siendo en su mayoría vendedores informales, que desarrollaban sus labores dentro del centro de la ciudad, debieron sumar a la apretada lista de egresos el uso del transporte público. A esto se sumaba a su vez al pago mensual de las nuevas casas adquiridas, lo que limitaba mucho más los ingresos domésticos. Los planes de rehabilitación social fracasaron, y los niveles de analfabetismo se mantuvieron en niveles similares a los existentes antes de 1971. Los lazos sociales, la solidaridad, la hermandad y el sentido de comunidad, se desintegraron con la partida y con la dispersión de sus pobladores²⁰. Aún peor, la discriminación de la cual fueron víctimas en todo momento les acompañó a sus nuevos entornos donde fueron excluidos y segregados por las comunidades receptoras.

Turismo y exclusión social: a manera de conclusión.

Cuando se pensó por primera vez en una posibilidad concreta de erradicar a Chambacú en 1955, el móvil formal del proyecto era la inserción de los chambaculeros al “concepto activo de ciudadanía”²¹. Años después, la principal consigna de quienes respaldaban la desaparición de la barriada, era la defensa y el porvenir de la industria turística. En Cartagena, desde los años 60 fundamentalmente, la política urbana se confunde con la política turística. En palabras de la antropóloga colombiana Alejandra Buitrago “el desarrollo de la ciudad fue orientado por las necesidades y conveniencias del sector turismo. Unas de las consecuencias de esta tendencia es que las inversiones públicas y

²⁰ Los chambaculeros fueron dispersados en la ciudad en cinco puntos distintos. El criterio bajo el cual se determinó la ubicación de cada familia dentro de los cinco sitios fue la condición socio-económica de cada una de ellas. Los más prósperos fueron ubicados en un barrio a ubicado a cinco kilómetros del centro de la ciudad, mientras las familias más pobres, y catalogadas por el Instituto de Crédito Territorial como “débiles”, “vagos”, “mentirosos”, “de conducta desfigurada”, “egoístas” e “incapacitados mentales”, fueron trasladadas a una distante urbanización situada a diez kilómetros del centro, en las periferias de la ciudad. Orlando Deavila. Op cit. p 47-48.

²¹Instituto de Crédito Territorial. Chambacú: Regeneración de una zona de tugurios. Bogota: Inscredial. 1955.

privadas han estado destinadas a promover y fortalecer esta industria, desatendiendo el resto de la ciudad.”²²

El turismo en Cartagena, y las políticas urbanas que surgieron a su alrededor, fueron un reproductor de prácticas sociales excluyentes. Por años, y de esto da fe el caso de Chambacú, las elites locales agrupadas en los gobiernos de turno, han desarrollado estrategias que les permiten aislarse físicamente de los sectores populares o de cualquiera de sus manifestaciones. Han diseñado lo que Saida Palou define como una “ciudad fingida”. La construcción de aquella forma de ciudad, es un proceso complejo, susceptible a todo tipo de modificaciones, y por lo tanto, un proceso de construcción permanente que sobrevive al paso de los años²³. Esta faceta artificial y manufacturada de la ciudad está contenida en un espacio diseñado, donde el visitante puede desplazarse libremente y sin contra tiempos. En la medida en que aquellos espacios son diseñados, la exclusión, y cualquier forma de violencia simbólica²⁴, entran en juego para elevar muros físicos e imaginarios que distancian a una clase social de la otra, y que ante todo, delimitan los desplazamientos de los sectores sociales “indeseados”. Es así, como actualmente a los pescadores de La Boquilla se les prohíbe la entrada a las playas de la zona turística de Bocagrande, o como a los vendedores ambulantes se les impide el acceso a las rutas de circulación de los turistas²⁵.

La discriminación y el aislamiento físico iniciaron desde el momento mismo en que la ciudad se perfiló hacia el desarrollo de la industria turística. En 1972, tan solo un año después de la desaparición de Chambacú, fue publicado un estudio donde Cartagena era proyectada como uno de los baluartes futuros de la economía nacional. En uno de los puntos de aquel proyecto, se insistía en la necesidad de recuperar las playas del sector de Marbella, por cuanto ellas eran las playas populares por excelencia y su progresivo deterioro había propiciado que los sectores populares asistieran con frecuencia a las playas turísticas de Bocagrande, perdiendo estas últimas su carácter de “exclusividad”, lo que naturalmente era interpretado como una afrenta al desarrollo turístico de la ciudad. Igualmente, cuando se planteó la idea de construir un conjunto hotelero en la isla de Barú, el elemento central del proyecto, se insistió en que los potenciales trabajadores de los hoteles debían provenir de la ciudad, dado que los habitantes de la isla por su “idiosincrasia”, difícilmente podían ser vinculados al mercado laboral.²⁶

El diseño de una imagen de ciudad sujeta a los vaivenes de la industria turística, no solo diseña espacios dispuestos para el disfrute del visitante, sino que a su vez, crea una distancia entre la “ciudad real” y la “ciudad fingida”; provoca que el propio ciudadano no se sienta representado con las imágenes y los valores del turismo²⁷. El habitante nativo termina aislado, excluido y marginado de la ciudad que le pertenece. El ejercicio de la ciudadanía y a su apropiación del espacio urbano se debilita. Los escenarios centrales de la ciudad, de alguna manera, termina perdiendo contenido humano. La dicotomía centro-periferia se afianza. Precisamente, a las puertas del 40 aniversario de la erradicación del

²² Alejandra Buitrago. Op cit. p 132.

²³ Saida Palou Rubio. Op cit. p 17.

²⁴ Loic Wacquant. Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y estado. Buenos Aires: Editorial: Siglo XXI Editores.2007.

²⁵ Alejandra Buitrago. Op cit. p 129-130.

²⁶ Corporación Nacional de Turismo. Plan de acción para el proyecto de desarrollo de la Costa Atlántica y San Andrés. Volumen I. Bogota, Fonade - Corpoturismo, 1972. p 25.

²⁷ Saida Palou Rubio. Op cit. p 17.

barrio Chambacú, dos realidades radicalmente opuestas se contraponen en Cartagena. Por un lado, en los terrenos vírgenes del antiguo barrio se planea la construcción del Centro Internacional Gran Velero, un ambicioso proyecto que contempla la construcción de un monumental centro de convenciones, un centro comercial, una torre empresarial, un hotel y un centro de estética. El costo previsto para las obra ascienden a \$185 mil millones de pesos, y promete convertirse en una de las más importantes obras urbanísticas de la historia de la ciudad.

En la otra cara de la realidad, lejos del centro de la ciudad, los chambaculeros y sus descendientes siguen habitando las barriadas donde fueron relocalizados. Allí siguen luchando en contra de los flagelos que ni el traslado ni el paso de los años lograron deshacer. Salvo por el barrio Paraguay, en donde fueron reubicados los habitantes de Chambacú que registraban mayores ingresos²⁸, en los barrios receptores el porcentaje de familias que perciben bajos ingresos supera el 40%. En el caso del Nuevo Porvenir, donde fueron reubicadas las familias de menores ingresos en 1971, el porcentaje supera el 60%, siendo este el peor de todos los casos. Tanto Las Lomas como Chiquinquirá figuran en los 20 lugares más peligrosos de la ciudad, según un estudio de criminalidad y victimización realizado en años recientes. Chiquinquirá figura al lado de barrios como La Candelaria, y superando inclusive, a barrios como La Esperanza, que son escenarios históricos de la delincuencia juvenil organizada. Por lo menos un 5% de los cartageneros señaló al barrio Chiquinquirá como uno de los más peligrosos²⁹. En pocas palabras, la historia reciente de Cartagena demuestra que la exclusión social y el turismo son caras opuestas de una sola realidad.

²⁸ Los habitantes de Chambacú fueron relocalizados en cinco puntos de la ciudad: el barrio Paraguay, Chiquinquirá, República de Venezuela, Las Lomas y Nuevo Porvenir.

²⁹ Fundación Seguridad y Democracia. Criminalidad y victimización en las ciudades más grandes de Colombia: Cartagena. Cartagena: Fundación Seguridad y Democracia. www.cartagenacomovamos.org