

LA TRANSFORMACION DE LA CIUDAD Y EL DESARROLLO DEL TURISMO

El desarrollo urbano y turístico de Cartagena de Indias



Roos Stolker
1757911

Tesis Maestría
Estudios Latino Americanos
Universidad Leiden
Supervisor: Dr. S. Valdivia Rivera
Leiden, 5 de enero 2017

Contenido

Introducción	3
--------------------	---

Capítulo 1

La transformación de la ciudad y el desarrollo del turismo urbano	5
1.1 La formación y el desarrollo de la ciudad	5
<i>La formación de la ciudad según modelos teóricos</i>	6
<i>El desarrollo urbano y la transformación de la ciudad</i>	6
<i>La planificación del territorio urbano</i>	10
1.2 El desarrollo del turismo en la ciudad	11
<i>El turismo cultural con destino a ciudades</i>	11
<i>El global local como base del turismo cultural y patrimonial</i>	12
1.3 La economía del turismo como una estrategia del desarrollo urbano	13
<i>El turismo urbano como un sistema económico y espacial</i>	13
<i>Los efectos sociales y culturales del desarrollo turístico en la ciudad</i>	15
1.4 Conclusión	17

Capítulo 2

El desarrollo urbano y turístico de Cartagena de Indias (1920-1991)	18
2.1 La transformación de la ciudad latinoamericana colonial	18
2.2 Cartagena de Indias, ciudad en construcción y transformación	19
<i>Los periodos de transformación urbana</i>	19
<i>Las características sociales y culturales de la ciudad</i>	22
2.3 El desarrollo del turismo en Cartagena de Indias	24
<i>El surgimiento del turismo en Cartagena de Indias</i>	24
<i>Las fuerzas públicas y privadas en favor del turismo</i>	25
2.4 La formación de la ciudad turística y la comunidad cartagenera	26
<i>La construcción de la imagen de ciudad turística, los efectos físico-espaciales</i>	26
<i>La creación elitista de la economía del turismo</i>	27
2.5 Conclusión	28

Capítulo 3

Cartagena de Indias como Distrito Turístico y Cultural (1991-2016)	29
3.1 La transformación de la ciudad como distrito territorial	29
<i>El desarrollo de Cartagena de Indias como Distrito autónomo</i>	29
<i>La ciudad planificada y la construcción del territorio del Distrito</i>	31
<i>Interdependencia en la gestión urbana del Centro histórico</i>	35
3.2 El desarrollo turístico en Cartagena (1991 – 2016)	35
<i>El turismo de Cartagena se ha globalizado y ampliado</i>	36
<i>Las fuerzas públicas y privadas en la gestión de la ciudad turística</i>	37
3.3 Efectos del desarrollo turístico en la comunidad cartagenera	39
<i>Diversificación, expansión, densificación y unilateralidad</i>	39
<i>Involucración social, renacimiento cultural, y segregación</i>	40
3.4 La ciudad turística en transformación	42
Conclusiones	43

Anexos

A. Lista de entrevistas durante el trabajo del campo	47
B. Informe de una entrevista	51
Bibliografía	55

Introducción

El 26 de septiembre de 2016 se realizó la primera ceremonia de la firma del acuerdo de paz entre el gobierno colombiano y las FARC, que fue un paso histórico para la paz y estabilidad en el país, infestado por la guerra civil que duró más de 50 años. La ceremonia tuvo lugar en la ciudad portuaria de Cartagena de Indias, que fue una opción comprensible, porque esta ciudad es reconocida por reuniones internacionales, debido a su ubicación estratégica y al hecho de que Cartagena de Indias es uno de los destinos turísticos más atractivos en América Latina para visitantes del interior y del extranjero. La belleza de la ciudad histórica y los espectaculares rascacielos a lo largo de la costa reflejan, sin embargo, un marcado contraste con la amplia zona de los barrios marginales que albergan la creciente población de Cartagena. Desde los principios del siglo XX la zona turística se desarrolló mientras la urbanización informal se ha ampliado enormemente, pero por los rastros que hay en la ciudad no parece que estos procesos tengan relación entre sí.

Esta tesis explora la transformación de la ciudad en relación con el desarrollo del turismo, tomando Cartagena de Indias como caso de estudio, centrándose principalmente en los aspectos físicos y espaciales y adicionalmente en el impacto del desarrollo turístico en los aspectos sociales y culturales de la ciudad. El análisis de esta investigación se centra en los últimos 25 años de transformación de Cartagena de Indias como entidad territorial autónoma. La construcción del territorio urbano proporciona un análisis cuantitativo, pero en este caso se incluyen los aspectos cualitativos como parte integral, siguiendo el criterio de Carrión que afirma que “la nueva planificación pasa de física a estratégica, de uniformadora a integradora, que la conciba como un proceso en el que el gobierno de la planeación territorial guíe la gestión urbana dentro un complejo institucional, desde la perspectiva de largo plazo, del reconocimiento de la escena local, política, privada y comunitaria” (2001: 17).

El desarrollo urbano y el desarrollo turístico urbano han sido objetos de estudio de los planificadores, arquitectos y economistas, así como de investigadores de las ciencias sociales. El turismo urbano es considerado como una forma de turismo cultural, que siempre ha sido frecuente en las ciudades históricas de patrimonio cultural. En las últimas décadas otros tipos de ciudades, como las ciudades industriales y las portuarias modernas, se han convertido también en atractivas. La significación del desarrollo del turismo en las ciudades se explica por la contribución a la economía, la generación de empleo y de inversiones en la construcción y el refuerzo cultural en la ciudad.

Los objetivos de la investigación son, a saber: en primer lugar analizar el desarrollo urbano de Cartagena de Indias a través de la economía del turismo durante el período 1991-2016, dirigido a los aspectos relevantes. En segundo lugar, identificar la implementación de las políticas públicas territoriales partiendo de los principales enfoques del desarrollo urbano y turístico; y en tercer lugar analizar los efectos de los proyectos urbanos turísticos en la transformación de Cartagena, tanto públicos como privados. Se buscarán respuestas a preguntas como ¿Cuáles han sido los cambios urbanos más específicos por el turismo en el periodo 1991-2016, y como se reflejan en las áreas turísticas de la ciudad?, y luego ¿Cuáles son las políticas del ordenamiento territorial para promover el turismo?, y al final ¿Cuáles son los efectos y logros de las inversiones públicas y privadas en el turismo sobre el desarrollo urbano de Cartagena de Indias?

Para el entendimiento del funcionamiento del desarrollo turístico en la ciudad, se ha utilizado en este estudio un método que se basa en el sistema urbano turístico, explicado por el economista Van den Borg (1991). En este sistema se establecen los marcos económicos y espaciales para estimar la capacidad de la ciudad en relación con la operación turística.

Para responder las preguntas se ha realizado un trabajo de campo, incluyendo una investigación de sitio y entrevistas con expertos y ciudadanos, representantes de instancias en Cartagena de Indias como la Planeación territorial de la Alcaldía, la alianza público-privada del turismo, el Instituto del Patrimonio Cultural y una empresa privada, gestora de proyectos urbanísticos. Además se ha realizado entrevistas con expertos en el campo de urbanismo y arquitectura en Bogotá y Madrid. Durante las conversaciones se ha utilizado el método de la entrevista semi - estructural, que significa que las respuestas a las preguntas preestablecidas han sido sustituidas por los comentarios de los entrevistados, para formar una imagen de Cartagena como ciudad turística desde diferentes perspectivas.

A través de los resultados se pretendió comprobar si se corresponden con las hipótesis, que el turismo llevaría a un mayor desequilibrio en el área social pese a que ha habido avances físicos y culturales, seguida por la de que la descentralización de las políticas públicas se centraría más en inversiones privadas de proyectos turísticos, lo que habría conducido a una presión sobre los espacios de los residentes.

Esta tesis se distingue en tres capítulos. El primer capítulo ofrece el marco teórico en el que se explica el desarrollo urbano y el turismo urbano, seguido por la interpretación de las teorías y opiniones de la bibliografía sobre los efectos del turismo urbano en el desarrollo de la ciudad. En el segundo capítulo se describe el desarrollo urbano de Cartagena desde la perspectiva económica, la urbanística y la demográfica, y se proporciona una explicación de los cambios específicos que han llevado a la transformación de Cartagena en una ciudad turística. Este segundo capítulo es una compilación de las publicaciones consultadas sobre la historia de la ciudad de Cartagena, incluyendo el surgimiento y desarrollo de su turismo. Se describe la contribución del sector privado, así como el papel que ha desempeñado el gobierno nacional de Colombia para promover el turismo, para que la ciudad fuera declarada como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1984 y luego su nombramiento de Distrito Turístico y Cultural. Aparte de una descripción de estas cuestiones fácticas, se ofrecen también los comentarios sobre los efectos de los proyectos urbanos turísticos en la estructura socio-cultural de la ciudad. El tercer capítulo incluye el análisis del tema, que implica una profundización y actualización de las observaciones y resultados del estudio de la bibliografía. Este capítulo se centra en los últimos 25 años del desarrollo urbano y turístico de Cartagena, que ofrece conocimientos sobre los cambios en la transformación de la ciudad desde 1991 como Distrito Turístico y Cultural. Se basan en los resultados del trabajo de campo, a los que se añaden los comentarios más destacados de los entrevistados. Esta profundización ha ofrecido una impresión actual y versátil de la ciudad turística, considerando que el turismo supone una contribución esencial a la dinámica y la construcción de la imagen de la ciudad.

Capítulo 1

La transformación de la ciudad y el desarrollo del turismo urbano

El capítulo siguiente proporciona un resumen de las ideas y hallazgos de la documentación consultada, que se centra en la transformación de la ciudad a la luz de un desarrollo urbano y turístico sostenible. En principio se trata del desarrollo urbano y turístico como diferentes procesos, pero una de las características resulta ser que ambos funcionan e interactúan dentro un sistema económico y espacial, y florecen y sufren de un aumento o disminución de los usuarios del territorio urbano. El turismo en la ciudad es una actividad que implica que tanto los visitantes como los habitantes usan los sitios urbanos en conjunto.

El desarrollo urbano era generalmente campo de urbanistas y planificadores, y el turismo dominio de los economistas, pero la diversificación y el crecimiento del turismo han concitado el interés de antropólogos, sociólogos y geógrafos, que investigan el turismo en la ciudad como una actividad cultural y un fenómeno social. Este estudio se centra en un marco espacial y económico, sin embargo se incluyen los resultados desde una perspectiva social y cultural, sin analizarlos en detalle.

1.1 La formación y el desarrollo de la ciudad

La ciudad está formada espacialmente por la construcción física de su territorio, desarrollándose mediante la expansión o densificación de la ciudad existente o por la transformación de zonas urbanas. El investigador Fernando Carrión describe la ciudad como uno de los productos más extraordinarios que ha creado la humanidad, “el cual es multifuncional por definición, concentra la diversidad y está en permanente construcción-reconstrucción, porque nunca se acaba, mencionando que se trata de un ‘producto social’ en proceso de cambio constante que tiene historia” (2001: 8). El desarrollo urbano físico depende de las posibilidades espaciales como la disponibilidad de tierra y la forma en que la gente crea su establecimiento. El autor Velasco (2011) explica el desarrollo urbano como un medio conceptual comparando y registrando el beneficio que los cambios o avances sociales y físicos han creado en las ciudades para los grupos sociales, en armonía con el medio ambiente.

La visión urbana se cambia suponiendo que el desarrollo urbano está funcionando como un sistema de producción puesto en marcha por los procesos económico, tecnológico y demográfico. Las teorías sobre la formación de la ciudad ponen de manifiesto que las ciudades no son formas según un solo modelo, sino que cambian en otros a través de los años, o forman una combinación de múltiples modelos. Fernando Carrión (2001) define la ciudad como un producto multifuncional. El urbanista Kevin Lynch (1991) describe la ciudad como un fenómeno espacial, referido a las conexiones entre valores humanos y la forma de establecimientos, en la que él distingue tres modelos o metáforas: el centro ceremonial, la ciudad como un máquina y la ciudad como un organismo, mientras Bettencourt (2013) ha concluido, a través de su investigación sobre el sistema del desarrollo urbano en muchas ciudades, que la única metáfora de la ciudad es la forma estelar, que mostraría que la eficiencia urbana no se ve afectada por el tamaño de la ciudad.

La formación de la ciudad según modelos teóricos.

El urbanista Kevin Lynch describió la formación de la ciudad como fenómeno espacial a través de tres teorías normativas. Estas son, por así decirlo, metáforas de cómo la ciudad funciona y cómo se desarrolla. Se distingue el modelo cósmico, que se refiere al concepto de la ciudad como una expresión de poder y orden en la cual la forma no tiene relación con el uso del suelo; otro modelo es el de la ciudad como organismo, que es auto-regulador dentro de los límites del suelo urbano; y el último modelo, relevante para esta investigación, es el de la ciudad como una máquina, la ciudad planificada o artificial. Este modelo¹ está basado en la eficacia, el buen acceso y fácil reparación o transformación del territorio. Equidad y asignación son valoradas, acompañadas por la fascinación por el tamaño. En este modelo la ciudad se forma a través de una estructura predeterminada, como se puede observar en casi todas las ciudades coloniales en América Latina desde su fundación. La ciudad planificada valora la capacidad de explotar el suelo en sentido material con fines propios, en un mundo práctico cuyas piezas son simples y estandarizadas (1990: 81-88).

Luis Bettencourt (2014) desarrolló en 2013 un modelo teórico mostrando cómo las ciudades puedan evolucionar según un pequeño conjunto de principios básicos que operan localmente. A través de este modelo se puede predecir el promedio de los criterios sociales, espaciales y las propiedades de infraestructuras de ciudades como un conjunto de relaciones de escalamiento que se aplican a todos los sistemas urbanos. Para la confirmación de esas predicciones se han observado miles de ciudades en todo el mundo, de muchos sistemas urbanos a diferentes niveles de desarrollo. Bettencourt concluye que la única metáfora de la ciudad es una forma estelar, "que atrae a las personas y acelera la interacción el rendimiento social de una manera análoga a cómo estrellas comprimen materia." Así, dicho autor sostiene que las medidas de eficiencia urbana, captando el balance entre los resultados socioeconómicos y los costos de infraestructuras, son independientes del tamaño de la ciudad y podrían ser un medio útil para evaluar estrategias de planificación urbana.

El desarrollo urbano y la transformación de la ciudad

Aunque las ciudades ya existen desde miles de años antes del calendario, ampliándose, disminuyéndose y transformándose físicamente, el desarrollo urbano como término está asociado actualmente al proceso de la urbanización que fue puesto en marcha en los países europeos y americanos en el siglo XIX durante la industrialización continuando en el siglo XX. La urbanización se caracteriza como una creciente concentración de población que vive en ciudades existentes. El autor Van der Berg (1987; citado por Van den Borg, 1991) designó variantes de urbanización, indicando que los factores responsables de la dinámica en el proceso de desarrollo urbano fueron los cambios demográficos, políticos externos, socioculturales y tecnológicos, que se influirían el uno al otro (1991:22). La figura 1 ilustra los efectos de los cambios urbanos en la distribución espacial de la ciudad y sus alrededores.

¹ Lynch refiere este modelo a ciudades modernas y antiguas que tuvieron que ser construidas con intenciones prácticas o que establecieron los asentamientos temporalmente. Se reconoce este modelo por los bloques y divisiones de lotes en una estructura simple, regular y rectangular (1990:83).

United Nations Population Fund (UNFPA) concluyó en 2007 que la globalización iba de la mano con la urbanización.² Carrión (2001) lo confirmó con el razonamiento de que los patrones de urbanización³ habían surgido en el nuevo contexto de globalización, conduciendo a una forma urbana basada en los modelos de periferia y metrópoli. El autor explica que “la globalización requiere localización para existir y la ciudad necesita internacionalización para desarrollarse, mediante las condiciones de competitividad de ubicación, mercado y el posicionamiento en la red urbana” (2001: 9, 10).

Desde la perspectiva económica se considera que el suelo urbano es un freno y una variable fundamental para el control del desarrollo urbano. Carrión menciona que actualmente el rendimiento del suelo es una variable menos significativa en el desarrollo urbano, puesto que se podría entenderlo a partir de la productividad de la ciudad. El autor explica que la distancia y localización tienen menos relevancia en la era de información, y están dando paso de una centralidad única a una poli-centralidad que conduce a la ciudad red, que supera al espacio de los lugares físicos. Él percibió un cambio en la definición de la ciudad,⁴ desde un espacio enclaustrado en fronteras, hacia espacio en red o un sistema de flujos. (2001: 17, 23).





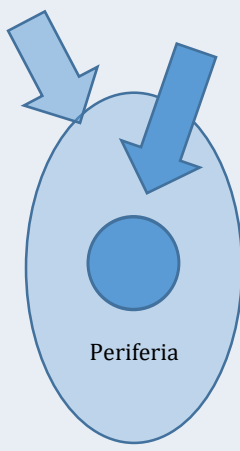
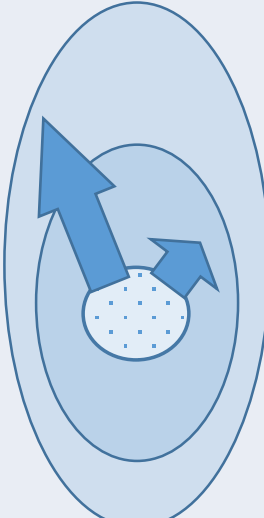
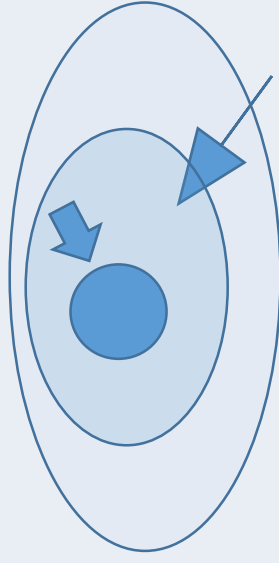
La urbanización en América Latina se caracteriza por un fenómeno de una gran heterogeneidad en las últimas décadas del siglo XX como consecuencia de la migración. La figura 1b ilustra estos procesos en los modelos de urbanización. El autor Lattes señala que las migraciones internas desde las áreas rurales hacia las áreas urbanas han disminuido y las que se producen entre las áreas urbanas parecen mantenerse, especialmente entre las ciudades de tamaño intermedio. El autor habla de una dinámica poblacional y una amplia y compleja gama de movimientos de personas y familias vinculada con “el proceso de trabajo, intensidad, composición y tipo de los flujos migratorios, lo que significa una mezcla de migración permanente, semipermanente, circular, de movimientos cotidianos y movimientos de visitantes” (2001: 52).

² En “Unleashing the Potential of Urban Growth, State of the World Population” de 2007, se define la globalización como los procesos que intensifican la interacción humana a través de las fronteras espacial, temporal y cognitiva que habían separado a individuos y sociedades en un amplio rango de contexto, que se aplica a la economía, la sociedad, la tecnología, la política, el medio ambiente etc. (Nijman, 2008:11)

³ El investigador Fernando Carrión habla de los mismos procesos responsables de la urbanización como Van der Berg (1987), pero él parece interpretar los cambios políticos externos y de valores y normas como el proceso de la globalización (2001:9).





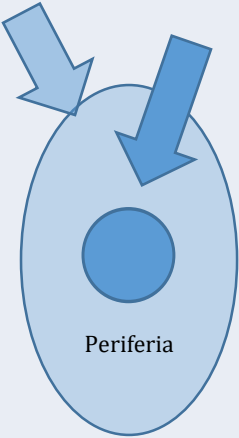
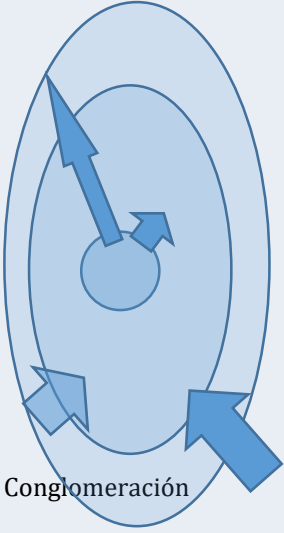
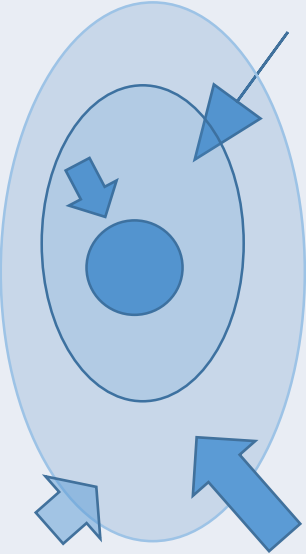
⁴ Carrión (2001) explica la nueva concepción de la ciudad en el contexto de grandes saltos conceptuales, definiendo la ciudad como bien estratégico (economía), la ciudad como actor (sociopolítica), y la ciudad como espacio comunicacional (informacional).

Figura 1a. Modelos de urbanización

Procesos de urbanización en el desarrollo urbano				
Densidad de población urbana				
	alta	medio alta	baja	
Modelos de la urbanización				
Desarrollo urbano de una ciudad	La ciudad original	Proceso de la urbanización	Sub urbanización y Des urbanización	Reurbanización o revitalización urbana
Explicación	La ciudad en su propia forma	Migración de personas a la ciudad atraída por el empleo puesto en marcha por la industrialización. Expansión de las áreas urbanas en la periferia y la aglomeración,	Conciencia ambiental. Más diferencias en niveles de ingresos por el crecimiento del sector de servicios públicos. Surgimiento de suburbios fuera de la ciudad, sitios con sus propios servicios urbanos, retorno al campo, a la naturaleza.	Retorno de los habitantes de mayor ingresos a la ciudad por la nueva tecnología, atrayendo empresas y más gente para trabajar y residirse. Fortalecimiento de las calidades urbanas.

Elaboración propia en base a la interpretación de las teorías sobre la urbanización y sus variantes (1991)

Figura 1b. Modelos de urbanización en América Latina

Procesos de urbanización en el desarrollo urbano en la ciudad latinoamericana				
Densidad de población urbana				
	alta	medio alta	baja	
				
Desarrollo urbano de una ciudad	La ciudad original	Proceso de la urbanización	Sub urbanización y urbanización	Urbanización, sub urbanización y revitalización urbana
Explicación	La ciudad en su propia forma	Migración de personas a la ciudad buscando empleo por las condiciones precarias en el campo. Expansión de las áreas urbanas en la periferia y la aglomeración,	Conciencia ambiental. Más diferencias en niveles de ingresos por el crecimiento del sector de servicios públicos. Surgimiento de suburbios fuera de la ciudad, surgimiento de una periferia con barrios marginales	Revitalización de la ciudad por la nueva tecnología y la dinámica, atrayendo empresas y más gente para visitarla. Continuación de la urbanización por las migraciones internas. Continuación de suburbios para la clase alta y crecimiento de la periferia con barrios marginales.

Elaboración propia en base a la interpretación de las teorías sobre la urbanización y sus variantes (1991)

La planificación del territorio urbano

La intervención de las autoridades sería urgente para combatir los efectos adversos de la urbanización, como el uso indeseable del territorio urbano, congestión, contaminación y problemas sociales. Partiendo de la gestión de la ciudad, el gobierno funciona como guía del desarrollo urbano por medio, entre otros, de la planificación del territorio urbano.⁵ El desarrollo de una área existente y habitada necesita la gobernación en varias escalas interactuando con diversas instancias locales, público, privado y comunitario, en lo cual el gobierno puede adoptar el papel de gerente del desarrollo urbano, que debe aplicar sus instrumentos jurídicos para crear un plan de equilibrio, asegurando el establecimiento de las funciones urbanas en el interés público. (Colenbrander, 1999; Quené *et al.*, 1999; Carrión, 2001; Teisman, 2014). En este caso se puede hablar de un sistema de desarrollo urbano en el que las diversas interacciones determinan el diseño final de la zona urbana en construcción.

Varios economistas han analizado los costes y beneficios relativos de diversas formas de ciudad, para que los gobiernos municipales puedan formular sus políticas del ordenamiento territorial. Sus análisis ofrecen una extensa lista de motivos y criterios tanto económicos como sociales.⁶ El reto físico y económico se consideraba generalmente como cuantitativo, pero se tiende cada vez más a soluciones cualitativas, para que el desarrollo urbano cumpla con las condiciones fundamentales de la comunidad, como el bienestar, la buena salud, y la igualdad de oportunidades (Lynch, 1990; Quené *et al.*, 1999; Rottiers, 2004).

Entre los criterios para caracterizar el funcionamiento de la ciudad destacan el control de lugar, el sentido de lugar y la continuidad local. El control de lugar, asociado con el estado, poder y dominación, sería esencial para la resiliencia de la ciudad, pero puede ser subvertido a los propósitos de una sociedad abierta e igualitaria. La identidad de lugar ha tenido más atención desde la última década del siglo XX. Se lo explica como el conjunto entre la forma del ambiente y los procesos humanos de percepción y cognición, que dependen de la forma y calidad espacial, pero también de la cultura, estatus y además a la experiencia del observador, que puede asociarse a la identidad urbana. El concepto de continuidad local se convertirá en una idea clave en la remodelación de los establecimientos, como destinos en favor de sus residentes y visitantes (Lynch, 1990). En este estudio el mantener la continuidad local será un objetivo específico del desarrollo urbano.

⁵ Los gobiernos municipales, que son unidades territoriales, centrándose en la gestión del desarrollo físico, espacial, económico y social de la ciudad, tienen que proteger los siguientes derechos de los ciudadanos: el derecho de presencia, de estar en un lugar, el derecho de uso y acción, el derecho de apropiación, el derecho de modificación y el de la disposición (Lynch, 1990: 205).

⁶ Los motivos y criterios económicos son varios, como la eficiencia de producción, de la construcción y el mantenimiento de los bienes y la infraestructura, el procesamiento de residuos, la conservación o explotación de los recursos y la mejora de valor de la propiedad. Otros criterios económicos son la libre circulación, comunicación y acceso al trabajo, a la recreación, a servicios y la comunicación entre personas. Como motivos sociales se mencionan la estabilidad social, equidad, autoayuda y diversidad, abolición de la pobreza, educación, la participación, el desarrollo individual, que en algunos casos se amplía a un imperativo evolutivo para el desarrollo ordenado y progresivo de la humanidad (Lynch, 1990: 361).

1.2 El desarrollo del turismo en la ciudad

En el párrafo anterior se explica que las ciudades están formadas especialmente por las actividades de sus habitantes y se amplían o transforman por los efectos del desarrollo demográfico, económico y tecnológico. Cualidades apreciadas por la mayoría de los residentes son la accesibilidad, la dinámica y la seguridad, así como el nivel de servicios y la versatilidad. El papel pluralista de la ciudad supone también una atracción para turistas. El párrafo siguiente trata sobre el turismo en la ciudad, explicando inicialmente las definiciones del turismo urbano, y describiendo después las formas de turismo en las cuales está desarrollándose.

El turismo cultural con destino a ciudades

El desarrollo del turismo⁷ puede llevar muchas ventajas al país y a la ciudad receptora, como empleo, inversiones públicas y la producción por el consumo de los turistas. El turismo es la estrategia de mayor importancia para el desarrollo económico de muchas ciudades antiguas. (Pearce, 1981; Hall, 1987; Nuriyanti, 1996; Falk 1998; Lievois, 2007).

Se define el turismo urbano como una de las distintas modalidades del turismo cultural, que surge por el deseo de los turistas de conocer nuevos lugares, nuevos pueblos y las manifestaciones de su cultura como una de las principales motivaciones de viaje. Las actividades en el área de turismo urbano han crecido y se han extendido a partir de los principios de los años ochenta del siglo XX, convirtiéndolo en una economía de interés de las pequeñas ciudades y de grandes metrópolis, de ciudades de tradición turística y de las que han adquirido esa característica más recientemente, así como de ciudades activas en distintos ámbitos relacionados con el turismo, especialmente con las ferias, los congresos y convenciones (Acerenza, 2011).

El OMT y ECT⁸ han elegido dos definiciones del turismo urbano: una conceptual, que se refiere al sector como fenómeno, y otra operativa, que se refiere al sector como actividad. La definición conceptual significa “el movimiento de personas hacia atractivos culturales ubicados en ciudades de países que no son su lugar habitual de residencia, siendo su objeto adquirir nueva información y experiencias para satisfacer sus necesidades culturales”. La definición operativa significa “todos los movimientos de personas con destino a atractivos culturales concretos, como sitios de interés patrimonial, manifestaciones artísticas y culturales, exposiciones de arte y teatro en ciudades ubicadas en países que no son su lugar habitual de residencia” (OMT-CET, 2005: 3).

Otra definición explica el turismo urbano como el conjunto de recursos, productos y prácticas turísticas que se encuentran en una ciudad para visitantes del exterior. Se trata de un fenómeno de tiempo y espacio considerando que existe un desplazamiento, y se trata de una actividad versátil por la diversidad de formas que se manifiestan en la urbe (Forneau, 2007; Villafuerte, 2012). En el turismo urbano se distinguen las características en niveles espaciales: primero en el nivel de la ciudad, como la ciudad industrial, la portuaria, la medieval o la

⁷ En el presente el turismo representa casi el diez por ciento del PIB mundial y provee siete de los onces puestos de trabajo. El turismo es el cuarto mayor sector exportador del mundo, y para los países menos desarrollados cuenta del siete al diez por ciento de las exportaciones de bienes y servicios (OMT, 2015).

⁸ La Organización Mundial del Turismo y la Comisión Europea de Turismo.

contemporánea; y segundo en el nivel de áreas turísticas, como el barrio cultural, la zona comercial y los parques recreativos que son los patrones y las relaciones turísticas que dan una imagen diferente o similar a la área (Iordache, 2013). Considerando que el desarrollo del turismo urbano funciona como un sistema creado en el proceso económico puesto en marcha por demanda y oferta,⁹ la gestión del gobierno municipal desempeña un papel crucial en igualar la oferta de los espacios urbanos a la demanda de los turistas. Varias ciudades han utilizado el turismo cultural para enriquecer su oferta a los visitantes, pero resulta difícil para los investigadores del turismo descubrir qué factores de las ciudades fueron más importantes para lograr el éxito como ciudad turística. Se supone que el desarrollo del turismo cultural depende principalmente del liderazgo gubernamental y la financiación (Wang, 2011: 566).

Lo global-local como base del turismo cultural y patrimonial

La globalización es un proceso creciente de integración económica, cultural y política a nivel mundial que se puede explicar por el intercambio y la apertura de fronteras entre países, por el cual los bienes y servicios se mueven más fácilmente.¹⁰ La globalización de la industria turística creó, según autores como Hernández (2004) y Espinoza *et. al.* (2012) un mercado exigente y competitivo, orientado al consumo, que ha llevado a que las prácticas turísticas encierren en sí mismas impactos irreversibles que degradan los recursos de uso turístico y, por consiguiente, alteran las relaciones de ecosistemas naturales, poblacionales y socioculturales que coexisten en un territorio. Por el contrario, consideran también que la diversificación, asociada con la globalización, es un desarrollo prometedor, por el que el turismo cultural ha adquirido una posición importante. Opinan que el turismo cultural puede agregar valor social en el campo de la sostenibilidad, en el sentido de la preservación del patrimonio natural y cultural y del desarrollo socio-económico y cultural de la población local. El proceso de globalización originaría una revalorización del territorio, incrementando la importancia de los lugares y las localidades.

El turismo de patrimonio es una forma de turismo cultural que se caracteriza específicamente por sus raíces al lugar. Patrimonio sería un producto que generaría valor económico y social si se prestara suficiente atención a su conservación y mantenimiento y sobre todo a que la población local pudiera disfrutarlo. Según Hernández “tiene el patrimonio ningún sentido si no se utiliza; adquiere su valor en función del uso que de él haga la comunidad. Mediante el uso social puede ser entendido como instrumento de educación, identificación colectiva, desarrollo social, económico y cultural” (2004: 310). El turismo de patrimonio es visto como un sector que puede reforzar las economías locales y contribuir a la reconstrucción de espacios urbanos, que es una actividad adicional para abordar tanto los problemas del desarrollo urbano moderno como los de la preservación de su patrimonio. Se define la protección del patrimonio urbano a partir de su carácter cultural, de sus habitantes y sus modos de vida. Para identificar y apreciar el patrimonio urbano no sólo se reconoce el concepto de la ciudad, su evolución y su estado actual, sino también los problemas y el impacto que conllevan los procesos de transformación de la modernidad en su desarrollo, la sostenibilidad y la valoración de su significación cultural (Patiño, 2012: 356). El turismo es un fenómeno dinámico que requiere más del patrimonio que la sola preservación. Se considera importante que la identidad local no se pierda en la globalización actual, que la formación de la memoria colectiva

⁹ La demanda incluye las motivaciones de viaje de los turistas, y la oferta incluye los recursos y lugares de uso turístico (OMT-CET, 2005: 2).

¹⁰ <https://www.ensie.nl/redactie-ensie/globalisering>

sea dinámica, que el patrimonio urbano seleccione su propia ruta para integrarse en la globalidad (Pérez y Mosciatti, 2009).

Los procesos y resultados asociados con el desarrollo del turismo urbano ponen el énfasis en el papel de los factores globales y actores externos en la conducción de desarrollo urbano y se centran en influencias locales. La interacción entre los procesos globales y fuerzas locales es claramente representada en la forma urbana contemporánea. Zonas turísticas como las “Waterfront” áreas¹¹ en muchas ciudades muestran un imagen similar en todo el mundo. Otra característica es la globalización de la etnicidad, que se manifiesta a través de la ubicua presencia de puntos de venta, como tiendas de artesanía étnica similares y establecimientos ecológicos (Chang, *et. al*, 1996: 300). Desde la perspectiva de la sustentabilidad en relación con el proceso de globalización de la industria turística, señalan estos autores que se debe entender el sentido de la identidad de un lugar para evitar que un modelo de crecimiento económico exclusivo se lleve a cabo a escala local. La relación entre lo global y local para el desarrollo territorial, en su visión, debería basarse en una estrategia de turismo sustentable, que soportara el empoderamiento de la comunidad, consciente de la relación de coexistencia entre hombre y naturaleza manejando los recursos propiedad de varias generaciones y no sólo los del presente. “Lo global-local como base del turismo y la sustentabilidad son el principio de la dialógica que entiende y comprende los diferentes tejidos que componen un mosaico territorial” (Espinoza, *et al.*, 2012: 51).

1.3 La economía del turismo como una estrategia del desarrollo urbano

El turismo en la ciudad puede contribuir al desarrollo urbano como una forma de explotación de los recursos culturales y de inversión físico-espacial en áreas urbanas. Este párrafo se centra en el desarrollo turístico como un sistema económico y espacial, y describe las observaciones de sus efectos sociales y culturales en la ciudad.

El desarrollo del turismo urbano como un sistema económico y espacial

El desarrollo del turismo puede llevar muchas ventajas a una ciudad, como empleo, producción e inversiones públicas, pero la economía del turismo lleva aspectos vulnerables que afectan la función de la ciudad turística, según la investigación del economista Van der Borg (1991), que analizó la dinámica de los procesos de desarrollo de turismo urbano. A raíz de su investigación sobre el turismo en Venecia en la década de 1980, pudo demostrar por qué la forma en la cual el turismo urbano se desarrolló ha conducido a la decadencia de la ciudad. Según el autor, el desarrollo económico y territorial se había concentrado demasiado en la demanda del turista, y a causa del aumento del número de visitantes surgieron problemas como la congestión en la ciudad, que produjo fastidio tanto a los turistas como a los residentes. Otro problema fue el surgimiento de un monocultivo del turismo en la ciudad y la expulsión de las economías locales.

¹¹ Las llamadas “Waterfrontareas”, representan zonas urbanas que fueron portuarias, que han perdido su función económica y están transformadas en zonas comerciales, residenciales y turísticas. Es una forma de desarrollo urbano y turístico que revaloriza áreas urbanas en declive.

Los municipios en la periferia de Venecia ofrecieron alojamiento para los excursionistas, beneficiándose de la proximidad a la atracción turística, y Venecia tuvo que soportar los costos sociales, como el mantenimiento de los edificios patrimoniales y la infraestructura, mientras que los ingresos turísticos se distribuyeron sobre el área de los municipios adyacentes. En otras palabras, el límite físico de la ciudad turística fue excedido, que Van der Borg llama la devolución del sistema urbano turístico: el centro perdió su último vestigio de atracción como lugar de domicilio y residencia, la fuente de ingresos en el centro fue demasiado unilateral y los municipios vecinos se habrían beneficiado de Venecia, pero no habrían contribuido a los costes de las inversiones materiales, entre otros.

Van der Borg sostiene que un desarrollo exitoso y eficiente de turismo urbano depende de la capacidad turística y de un saldo positivo en la balanza de la economía del turismo urbano. Otro elemento importante es la composición y número de visitantes, distinguidos en tres grupos: primero, turistas residenciales, que visitan la ciudad durante algunos días, utilizando el alojamiento ofrecido; segundo en excursionistas que visitan la ciudad en un día o menos; y en el tercero los recreacionistas, que son los propios habitantes que utilizan las zonas turísticas para su recreo. Para una explotación rentable se daría prioridad a la recepción de turistas residenciales, considerando que aquellos garantizan la mayor contribución en la economía turística. La eficacia, siendo la capacidad de adaptación de la oferta turística a las necesidades de los turistas residenciales, depende de las condiciones físicas y espaciales de una ciudad y de la proximidad de una variedad de lugares atractivos, así como del desarrollo económico alternativo en la conglomeración de la ciudad (1991: 18-172). En la figura 2 se explica el sistema turístico urbano interpretado como un modelo de explotación de la ciudad turística.

Figura 2a. Turismo urbano y la gestión de las zonas urbanas como sistema de explotación



Figura2b. Explicación del sistema urbano turístico

	Oferta*	Demanda*	Saldo	Marco
Explotación de las áreas y bienes turísticos	Capacidad	Número de turistas (usuários)	Limite	el número máximo de visitantes, para que el turismo no impida las economías e actividades locales
Desarrollo económico	Costos	Ingresos	Balanza	el saldo/rendimiento de la explotación del turismo urbano tiene que ser positivo
* Por localización, atracción/ciudad, calculado anualmente				

Fuente: Interpretación de la teoría de Van der Borg (1991)

Mendoza (2012) describe el sistema turístico como un modelo conceptual de proceso, formado por un conjunto de elementos ordenados según sus funciones y, hasta cierto punto, localización espacial, que se enlazan racionalmente entre sí por medio de los principios o reglas del mercado (oferta, demanda y regulación), manteniendo a su vez relaciones de intercambio con otros sistemas de diferente rango. Mendoza explica que es precisamente la característica de interdependencia constante la que da al sistema turístico un alto grado de apertura y flexibilidad, readaptándose a las distintas condiciones del entorno, haciendo camino para nuevos temas. (2012:18). Lievois (2007) considera que la ciudad consiste de una mezcla de subsistemas espaciales y funcionales, siendo el turismo una combinación de estos. Villafuerte (2012) ha concluido, tras su estudio sobre el uso del espacio turístico, que la capacidad competitiva para el desarrollo del turismo urbano reside en el manejo de las relaciones entre la producción, la residencia, la recreación y el turismo. Villafuerte comenta que la especialización turística de sectores urbanos ocasionaría problemas de segregación espacial e incluso social y como consecuencia una parte de la ciudad se convierte en un parque temático de singulares características y dificultades en su gestión y ordenación (2012: 66).

La oportunidad para el desarrollo urbano y turístico implica la heterogeneidad de las áreas urbanas que tienen en común la posibilidad de desarrollar la función turística, lo que se muestra no sólo en las zonas turísticas donde el turismo es la principal actividad económica, sino también en las zonas versátiles donde las actividades de turismo y otras se complementan entre sí (Nuriyanti 1996; Gârbea 2013).

Los efectos socioeconómicos y culturales del desarrollo del turismo en la ciudad

El turismo se manifiesta como cualquiera industria, explotando recursos naturales que se transforman y se ofrecen como producto a una demanda. Los recursos son espacios físicos y por lo tanto el turismo conduce a un sistema de explotación territorial de sus destinos, que tiene como objetivo conectar y cumplir las expectativas esperadas por los turistas. Se habla de un sector estratégico en el mundo para el desarrollo de sociedades y economías a través de sus efectos en la captación de divisas, la generación de empleos, la inversión, el equipamiento y la redistribución del ingreso.

Sin embargo se considera también que el turismo está convertido en un fenómeno social como resultado del desarrollo y evolución de la humanidad, que permite el encuentro de personas con diferentes estilos de vida, que se interactúan, conviven y se recrean (Mendoza, 2012: 32). El cineasta e investigador Getino (2010) señala la importancia social del turismo interno,¹² por su extensión¹³ para todas clases, lo que fue posible a lo largo del siglo XX gracias al trabajo remunerado y la concesión de tiempo libre a los trabajadores. Él argumenta que el objetivo mayor de la actividad turística no estaría limitado a la rentabilidad económica, sino que facilitaría el impacto en el bienestar y el desarrollo de la comunidad en el sentido social y cultural. Avisa que la mercantilización de las tradiciones locales puede fomentar un proceso de desculturización que a la vez puede acabar destruyendo los atractivos que en su día iniciaron el flujo de turistas. En relación con el aspecto cultural, Osorio y Rozo (2013, citado por Rueda, 2014) apuntan al proceso de glocalización¹⁴ a finales del siglo XX, que resultaría de la desaparición de las fronteras que separaban las culturas. Su observación es que el turista no solo visita un lugar, sino también consume las tradiciones, las creencias y las formas de vida. Ellos consideran el turismo cultural, como lo que crea 'manifestaciones que fluyen a través de nuevos imaginarios para la experiencia turística, se lleva una imagen completamente distinta de la que tiene el local sobre sus propias expresiones' (2014: 264). Bianchi y Stephanson (2014) opinan que el desarrollo turístico, acompañado por disciplinas como el marketing, fortalece valor de ciertos aspectos de la cultura pero debilita otros.

En relación con el tema social, opina Korstanje (2014) que el crecimiento del turismo, como industria de consumo ha acentuado las asimetrías económicas producidas por el capitalismo, puesto que las fluctuaciones económicas del turismo crearon una forma de inequidad y generaron una tensión que ha cultivado conductas peligrosas y violencia, provocadas por la confrontación entre el nivel de vida de los turistas y la situación de los ciudadanos que no pueden acceder al turismo como bien de consumo. Getino (2010) comenta que los efectos conflictivos o negativos de la actividad turística resultan más serios en países donde las diferencias socio-económicas entre visitantes y residentes son más evidentes.

Se observa otro aspecto negativo del desarrollo del turismo urbano, y es que tiende a conducir a la segregación espacial como resultado de las fuerzas del mercado turístico, que aumentan los precios de la tierra e inmuebles, en las áreas turísticas (Marlet, 2011: 47). El aumento del valor inmobiliario llevaría a la expulsión de los residentes locales de las zonas turísticas y esto obstaculiza a su vez el supuesto intercambio cultural (Bustamante, 1994: 182). El antropólogo Hodge (2014: 390) considera el turismo como una forma de imperialismo y una de las industrias primarias, que se refleja en la apropiación de grandes áreas por empresas internacionales hoteleras.

¹² Getino se refiere a su país Argentina mencionando que el turismo interno permitió un proceso de intercambios y de conocimiento mutuo entre niños, jóvenes y adultos procedentes en todas regiones del país, y que a partir de ello se contribuyó al desarrollo sociocultural y a la integración y educación nacionales.

¹³ El turismo comenzó como una actividad de familias de élite, que a mediados del siglo XX se habría convertido en un servicio a escala internacional por el desarrollo de la industria del automóvil, la caída en el precio de los viajes, el chárter, la creación de lugares de vacaciones y las actividades de los tour operadores. (Getino, 2010)

¹⁴ A nivel cultural, glocalización es la mezcla que se da entre los elementos locales y particulares con los mundializados. La glocalización supone que en un mundo global, en el que asistimos a una progresiva supresión de las fronteras a nivel económico, político y social, se incrementa la existencia de barreras culturales, generadas por las personas que defienden sus tradiciones de la globalización cultural (Bolívar, 2001).

En resumen, se puede definir el turismo como un sector versátil: una industria, un fenómeno social, un sector estratégico, una actividad sociocultural, un intercambio cultural, una explotación territorial, una forma de imperialismo y un mercado de espacios imaginarios. La diferenciación del turismo, en comparación con otras actividades y tal como parece desarrollarse en los últimos años, requiere una planificación más sostenible y adaptada a las necesidades locales. Sobre todo su concentración geográfica parece reducirse, lo que permite la mejor integración con los usos urbanos consolidados. Según Roca (2014) se habla de un nuevo contexto del turismo y un cambio de modelo hacia la diversificación de la oferta turística. Añade que estos fenómenos conducen a la protección del paisaje, a la preservación de las cualidades naturales, los valores sociales, y al desarrollo sustentable de una industria turística que conviva adecuadamente con los derechos y los intereses locales. La estrategia del desarrollo turístico urbano para la gestión y planeación de áreas turísticas es un proceso complejo que necesita, como el desarrollo urbano, la gobernación en varias escalas interactuando con el sector privado y la comunidad.

1.4 Conclusión

Se puede describir la formación de la ciudad como fenómeno espacial a través de diferentes teorías normativas. Puesto que la ciudad está funcionando principalmente por la interacción entre personas, bienes y funciones, el desarrollo urbano actúa como un sistema de producción puesto en marcha por el proceso de cambios económicos, políticos, tecnológicos y demográficos. Desde la perspectiva urbanística se considera que la planificación de la ciudad debe ser integradora dentro un proceso de gestión urbana guiado desde una perspectiva de largo plazo, reconociendo los temas sociales, culturales y económicos de la ciudad existente.

El turismo urbano ofrece muchas oportunidades para enriquecer la ciudad en los campos físico, social, económico y cultural, pero estas sólo pueden conducir a un desarrollo urbano equilibrado si se las sintoniza cuidadosamente en las futuras perspectivas de la comunidad y la economía local. El desarrollo del turismo urbano invita al gobierno de la ciudad por un lado para protegerla y, por otro, abrirla a influencias externas. El punto de inflexión es la conciencia de las interacciones sociales y culturales en el desarrollo turístico y el límite físico de la ciudad. El reto será encontrar el equilibrio adecuado y prestar atención a las conexiones entre las diferencias conflictivas.

Capítulo 2

El desarrollo urbano y turístico de Cartagena de Indias (1920-1991)

En el capítulo anterior se considera el desarrollo del turismo urbano como un proceso que interactúa con el sistema del desarrollo urbano y se observan varios efectos contradictorios entre sí.

El siguiente capítulo reconoce el contexto histórico y espacial del resurgimiento de Cartagena en Colombia desde la Independencia hasta finales del siglo XX, y se enfoca en la transformación de la ciudad cuando el desarrollo turístico llegó a ser un factor determinante en la reconstrucción territorial. Se centra en el proceso desde el surgimiento del turismo hasta la autonomía de Cartagena como distrito Turístico y Cultural.

Este capítulo está dividido en cuatro partes, la primera de las cuales describe las características de las ciudades coloniales en América Latina; seguida por la descripción del desarrollo urbano de Cartagena de Indias como ciudad colonial en transformación. La tercera parte se enfoca en el desarrollo turístico en la ciudad, que será elaborada y en la última parte se describen los efectos físico-espaciales, y socio-culturales de esta transformación.

2.1 La transformación de la ciudad latinoamericana colonial

Desde los principios de la conquista y dominación españolas, las nuevas ciudades americanas fueron los centros administrativos, religiosos y comerciales de las regiones que las circundaban, convirtiéndose en centros de control de la propiedad del suelo y la población, según las zonas. La ciudad fue el elemento alrededor del cual giró todo el proceso colonizador, respondiendo su distribución espacial a un plan de apropiación del Nuevo Mundo (Aguilera, 1982).

Hasta fines del siglo XVIII todas las ciudades latinoamericanas coloniales fueron construidas con el modelo de ciudad planificada según Las Leyes de Indias en 1573, de lo que se derivaron tipologías alternativas desde el punto de vista morfológico,¹⁵ como ciudades irregulares, semicirculares, superpuestas y fortificadas (Lynch, 1990). Las características más destacadas de la ciudad latinoamericana fueron la estricta geometría de la cuadrícula y la función central de la Plaza Mayor. La cuadrícula es la estructura urbana perfecta, basada en la figura del cuadrado repetido en tres escalas diferentes. La Plaza Mayor funciona como centro donde las actividades principales tienen lugar y en cuyos lados se encuentran los edificios religiosos, públicos y las propiedades de los vecinos más caracterizados. (Nicolini, 2001).

La urbanización en América Latina, después de la Independencia a finales del siglo XIX, se había puesto en marcha gracias a las relaciones comerciales con los países industrializados. El comercio exterior en este período sería determinante para la nueva planificación urbana y la infraestructura adaptada a la necesidad de las empresas internacionales, que eran usualmente sus inversionistas. En el campo del desarrollo urbano se generó el modelo metropolitano, que fue guiado por la perspectiva política y económica. La urbanización inicial tomó forma como un nuevo diseño ideal que reemplazaba la tradicional cuadrícula, modificándola con diagonales y

¹⁵ En las influyentes Leyes de Indias, el emperador español dio indicaciones con las cuales tenían que ser construidas las ciudades de América. Estas prescripciones determinaron la fundación de cientos de ciudades en América Latina durante un período de 250 años. (Lynch, 1990)

plazas centrales. Las extensiones urbanas mantenían las trazas en damero, incorporando bulevares anchos con una platabanda, para el control de tráfico, complementado por aceras amplias con hileras de árboles (Gutiérrez, 1983). La sub urbanización ocurrió en América Latina hasta cierto punto. Como las ciudades se habían densificado y congestionado, los sectores de mayores ingresos buscaron su refugio en la periferia de las ciudades recuperando las calidades ambientales y paisajísticas.

En el curso del siglo XX la urbanización latinoamericana constituye un proceso acelerado por el crecimiento permanente de la población urbana, superando la capacidad de planificación. La urbanización latinoamericana¹⁶ como consecuencia de la migración se caracteriza como un fenómeno de una gran heterogeneidad en las últimas décadas del siglo XX. Lattes habla de “una amplia y compleja gama de movimientos de personas y familias vinculada con el proceso de trabajo, intensidad, composición y tipo de los flujos migratorios, lo que significa una mezcla de migración permanente, semipermanente, circular, movimientos cotidianos y movimientos de visitantes” (2001: 52). Según Ramón Gutiérrez, había “una variedad de medidas para regular, controlar o inducir los crecimientos urbanos en los modelos que muestran un intento de reducir los factores complejos que incidían en este proceso de urbanización”. El autor califica la formación de las ciudades funcionales y superpuestas como una sumatoria de partes inconexas, que ha perdido la imagen integral de la ciudad. Lamenta que los centros han perdido la memoria histórica y con ello habría desaparecido la identidad urbana, añadiendo que el proceso de transculturación¹⁷ es uno de los factores más complejos en esta región (1983: 661-663).

2.2 Cartagena de Indias, ciudad en construcción y transformación

La ciudad de Cartagena de Indias sigue en parte el patrón regional en su transformación como ciudad colonial. Las características espaciales de Cartagena de Indias siempre estuvieron relacionadas con la ubicación de la ciudad amurallada en la costa del mar Caribe en un área de islas y penínsulas entre bahías y ciénagas. A finales del siglo XX el área urbanizada y en parte deshabitada muestra un territorio en construcción que se ha extendido en la dirección del continente a lo largo de las vías. En este párrafo se describe los periodos de desarrollo urbano de esta ciudad y los efectos de los cambios sobre la construcción del territorio y sobre la sociedad urbana.

Los periodos de transformación urbana

Cartagena de Indias ha sido el centro económico y político para las colonias españolas en el Caribe desde su fundación en 1533. Las actividades portuarias y la defensa de la ciudad formaron la base de su desarrollo urbano durante los 250 años de la época colonial que ha determinado su actual posición como ciudad latinoamericana de atracción para turistas internacionales y nacionales.

¹⁶ Figura 1b muestra los procesos de urbanización en América Latina.

¹⁷ Según Gardini (citado por Larraín, 2000, 141), la naturaleza del abandono de la identidad latinoamericana se explica también por la creencia de que existe una identidad que podría ser construida a través de la búsqueda de la verdadera identidad, el neo Indigenismo, el mestizaje cultural y el fundamentalismo católico.

Se pueden identificar 3 periodos que caracterizan el desarrollo urbano de Cartagena, a saber: el primer período desde el siglo XVI al siglo XIX, caracterizado por la colonización y actividades portuarias y militares; el segundo período, caracterizado por la transición a la independencia en el siglo XIX, que fue un período de declive y desorden; y por último, un tercer período caracterizado por la modernidad en el siglo XX, en el que se observa un crecimiento acelerado de la población, una nueva estructura por el comercio exterior y el reconocimiento de Cartagena como ciudad turística. Mientras tanto se nota el embellecimiento y la eliminación de la ciudad amurallada en comparación con el área urbana circundante.

La consolidación económica de la bahía como puerto marítimo y la construcción de una vasta red de fortificaciones fueron decisivas para la aceleración y el retraso en el desarrollo urbano de Cartagena de Indias. Como se ve en la figura 3a, la ciudad colonial fue construida en base a un modelo planificado según las reglas de las Leyes de las Indias. Se encontrarán todavía las trazas características de la cuadrícula en el actual centro histórico. La figura 3b muestra la ciudad fortificada.

Figura 3a

Mapa de la ciudad en su reciente creación (c.1585)



Fuente:

Jay I. Kislak Collection, Library of Congress

Figura 3b

Plano de Cartagena de Indias 1735



Fuente:

Juan y Ulloa (Madrid 1748) N° Topográfico 918 U55r

El centro histórico actual de Cartagena refleja la riqueza¹⁸ del período de florecimiento económico¹⁹ durante la dinastía de los Borbones en el siglo XVIII (Carrillo, 2012; Redondo, 2012). A partir de la independencia en 1811 la ciudad entró en un período de caos y destrucción, que duró hasta 1880 y marcó el retroceso económico y demográfico de la ciudad. El tránsito del siglo XIX al XX marcó para Cartagena una nueva etapa en su desarrollo, gracias al resurgimiento de la economía de Colombia,²⁰ que trajo como resultado obras civiles poniendo en marcha el

¹⁸ En el siglo XVIII Cartagena se convirtió en la residencia de élites de Bogotá y otras ciudades del Virreinato de Nueva Granada, que expandieron los edificios existentes, erigieron casas nobles para formar grandes propiedades, abrieron bibliotecas, centros de impresión y un café (Carrillo, 2012).

¹⁹ Esa prosperidad se debió a las enormes transferencias de fondos que recibió la ciudad del resto del Virreinato a través de su situación y de la recaudación de las aduanas, así que no estuvo fundamentada en la base económica exportadora de su país (Meisel, 2011: 49).

²⁰ Colombia era uno de los mayores países exportadores de café en América Latina, que redundó en el incremento del comercio en los puertos colombianos de la costa Caribe entre 1894 y 1898 (Ferreiro, 2016: 118-199).

proceso de modernización²¹ de algunos sectores, representando a Cartagena como una urbe moderna y civilizada. La bahía recuperó su papel estratégico como puerto comercial sobre el mar Caribe, se hicieron los primeros ensayos de industrialización y la economía de la ciudad resurgió, atrayendo nuevos residentes. (Arenas, 2008; Román Romero, 2011; Carrillo, 2012).

A partir del siglo XX se inició una transformación planificada de la ciudad. Fue cuando Cartagena tuvo su crecimiento más alto, poniendo en marcha el movimiento de residentes que salieron de la ciudad amurallada, explorando nuevos lugares para establecerse. Partes de las murallas fueron destruidas para extender la ciudad, las áreas en las cercanías se transformaron y nuevos núcleos se consolidaron a lo largo de la vía del tren y caminos al norte y sur. Al otro lado había un valor asociado a recordar sus grandezas, representadas por las construcciones patrimoniales de la ciudad histórica, que representa la imagen de la pasada riqueza colonial hasta el presente. Para la celebración del primer centenario de la Independencia en el año 1911 se realizó una reordenación y limpieza masiva de monumentos históricos, se formaron parques, se levantaron estatuas y se instalaron los focos eléctricos y el acueducto. En la isla Manga surgió un suburbio para la residencia de la clase alta de Cartagena, que buscaba su estancia fuera del centro construyendo casas grandes en estilo clásico colonial. (Diz Caraballo, 2014; Redondo, 2012; Melero, 2013; Romero y Guerrero, 2011; Carrillo et al., 2012; Meisel, 2011). La ciudad experimentó transformaciones profundas en lo económico, social, político y cultural. La actividad portuaria fue el motor del crecimiento económico de Cartagena, marcado por la infraestructura del puerto, su conexión con el Caribe y el Canal del Dique, la construcción del ferrocarril y el establecimiento de la empresa internacional Andian.²² Esta empresa petrolera invirtió en obras civiles y edificios, como la urbanización de Bocagrande, una carretera y un hospital. La modernización incluyó también políticas de higiene, sanidad, y la expansión urbana.

Entre 1930 y 1955 la ciudad experimentó un declive, que se llamó la gran depresión, causado por factores económicos externos, como la crisis mundial, la competencia de Barranquilla²³, las consecuencias de la Violencia²⁴, debilidad de la burguesía local, y el fracaso de transporte ferroviario, que dejaba la ciudad sin vía de comunicación (Cunin y Rinaudo, 2014). Sin embargo, el gobierno nacional se dio cuenta de la importancia del turismo y declaró Cartagena en 1943 como el centro turístico de Colombia, iniciando los primeros proyectos para la atracción de turistas. Estas obras tendrían efecto sobre el desarrollo urbano en Cartagena en los años posteriores.

Gracias a las inversiones en el recinto amurallado, la ciudad fue calificada como Patrimonio Histórico y Cultural Mundial de la Humanidad de UNESCO en 1984, y Cartagena experimentó un aumento de visitas de turistas nacionales e internacionales. Esto se debió no sólo a la atracción turística, sino también a la seguridad de la ciudad, gracias a sus defensas naturales y construidas y a la presencia del Base Naval Nacional. Sobre todo Cartagena no fue afectada por las guerras civiles que estremecieron a Colombia, lo que se debe también a su

²¹ El cartagenero Rafael Núñez, presidente de Colombia a finales del siglo XIX, fue uno de los iniciadores del proceso de modernización del país, con efectos colaterales en la ciudad de Cartagena (Romero y Guerrero, 2011: 115).

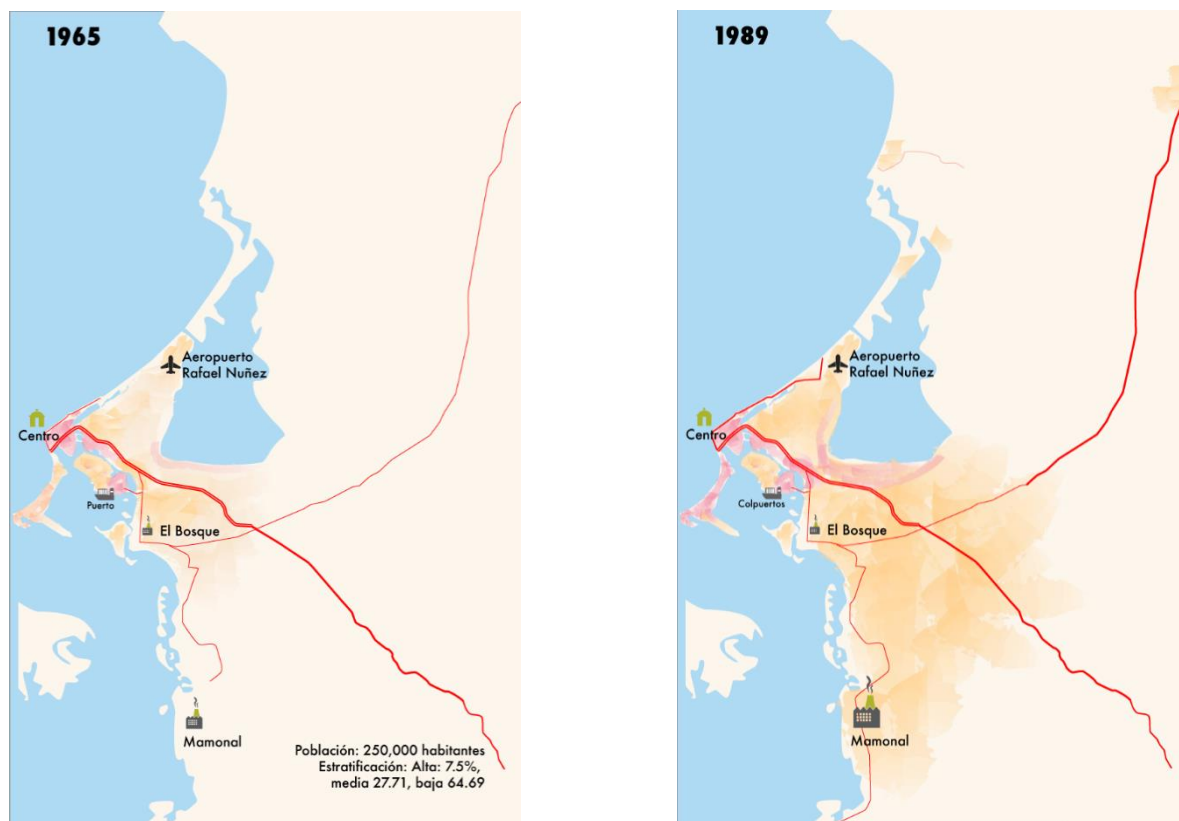
²² La Andian ayudó a reanimar la vida económica cartagenera reflejándose en el “período dorado” de la ciudad en la primera mitad del siglo XX (Meisel y Aguilar, 2004).

²³ Barranquilla, Cartagena y Santa Marta son las tres ciudades portuarias en la Costa Caribe de Colombia,

²⁴ La Violencia fue el período de diez años (1948 – 58) de guerra civil en Colombia, entre el Partido Conservador y el Partido Liberal colombiano y se acercaba el objeto de la reconciliación nacional. Según estimaciones aproximadas había costado la vida de 200 mil a 300 mil personas, a menudo en forma muy espantosa (Visser, 1991).

ubicación, fuera de los lugares de conflictos que se llevaron a cabo mayoritariamente en áreas rurales del interior del país. Sin embargo la área de la periferia se densificó con asentamientos, que tenían efectos adversos sobre el desarrollo urbano: desde el punto de vista urbanístico la ciudad tomó forma en un proceso de alternancia entre el modelo lineal y un modelo de compactación hacia desarticulación de la traza, que generó “una trama urbana desordenada” (Redondo, 2004).

Figura 4. Mapas de Cartagena. Aumento de la área construida 1965-1989



Fuente: Novuscivitas, 2013

Las características sociales y culturales de la ciudad

Las características físicas y espaciales de Cartagena reflejan la historia social y cultural de esta ciudad, que experimentó después de la Independencia un crecimiento poblacional hasta llegar a una explosión demográfica en la segunda mitad del siglo XX, mostrada en figura 4. En 1900 la población urbana contó 17.600 de habitantes. El progreso económico condujo a la modernización, mientras el incremento demográfico puso en marcha un proceso de urbanización. En 1930 se registraron 85.000 habitantes en Cartagena, en 1950 la población había aumentado a 129.000 habitantes y en 1990 la ciudad llegó a 800.000 (Aguilera y Meisel, 2009). La ciudad original, el centro histórico, alberga actualmente el 1,5% de la población urbana (Melero, 2013).

La ciudad amurallada refleja todavía morfológicamente la estructura social de la comunidad colonial latinoamericana, distinguiendo el Centro con las plazas y funciones principales y las mansiones de la clase alta, el barrio Getsemaní con los talleres y las viviendas de los artesanos, y el barrio San Diego con viviendas de la clase popular.

Al contrario de la estructura de las clases sociales de la población urbana²⁵ que fue distribuida uniformemente en el siglo XVIII, el sistema social de Cartagena se ha situado completamente fuera de balance en el siglo XX, debido por un lado al crecimiento exponencial de la población pobre en comparación con la población rica, y por otro a la persistencia de las diferencias entre las clases sociales y culturales de la sociedad urbana, lo que tendría además relación con características étnicas (Streicker, 1997).

Las características culturales de Cartagena reflejan una sociedad urbana compuesta en los inicios del siglo XX por una décima parte de comunidad blanca de inmigrantes europeos y familias criollas, por otra parte de una mayoría de afrocolombianos,²⁶ y una minoría de indios. La comunidad blanca formaba la élite política y empresarial de la ciudad, mientras el grueso de los habitantes afro-descendientes laboraban en los oficios menos calificados, representando la clase popular (Florez, 2015). La bibliografía muestra que durante mucho tiempo después de la Independencia hubo una cierta negación de la existencia de la cultura de la población afro-descendiente, tanto por la elite de Cartagena como por la élite política del Interior²⁷ del país, aunque las políticas en la construcción de la nación se enfocaron en el refuerzo de la identidad colombiana compuesta de las diferentes culturas en el país. Según el autor antropólogo Streicker (1997) la composición de la población cartagenera se caracteriza como una variedad de antecedentes socio-culturales. Aunque se habla de una simbiosis de las razas que se manifiesta en una población predominantemente mestiza y mulata, se considera todavía una separación estructural entre los diferentes grupos de población, que también tiene una expresión espacial. Esto se muestra en la diferencia entre la parte de la ciudad civilizada y planificada, que sigue los modelos urbanísticos europeos y norteamericanos que son las preferencias culturales de la élite blanca cartagenera (Pizarro, 2015), y la otra parte en la periferia donde los estancamientos de la población de clase popular parecen desarrollarse orgánicamente, caracterizados por una variedad de formas de autoconstrucción.

Los investigadores Aguilar y Meisel opinan que “la polarización en los ingresos y las oportunidades sociales en Cartagena tiene una manifestación en el espacio físico muy clara en la cual destaca el componente étnico: los pobres, que son mayoritariamente afro-descendientes, están localizados en los sitios menos atractivos desde el punto de vista del paisaje y el transporte, y los de más altos ingresos se ubican en los lugares más bonitos” (2009: 138). A lo largo del siglo XX surgió una conciencia política y hubo tendencias sociales mundiales que condujeron al reconocimiento de la identidad caribeña y al refuerzo de la etnicidad africana, que se manifestó en Colombia principalmente en actividades culturales y educativas (García, 2015:397).

²⁵ En el siglo XVIII la imagen de Cartagena estaba pintada como ciudad portuaria vibrante, donde vivían lado a lado las tripulaciones, los artesanos, marineros, soldados, mulatos y pardos en la ciudad y los barrios circundantes. Cartagena en este período era el segundo centro urbano del Virreinato de la Nueva Granada, en expansión demográfica y económica; la población que vivía dentro de los muros era de aproximadamente 14.000 personas. En este periodo el elemento militar era importante, y el motor de la economía local se mantuvo en marcha por las transferencias de la administración del Virreinato para pagar hombres y fortificaciones. (Soulodre, 2015).

²⁶ Según el censo de 1912 el 86% de la población masculina de Cartagena estaba definida racialmente como afrodescendiente o mulata (Florez, 2015).

²⁷ El Interior, donde se estableció el poder político, se relaciona con la región andina, que tiene características culturales de una sociedad hispanoamericana e indígena y mostró culturalmente una gran diferencia con la región de la Norte Caribe (Abello, 2015).

2.3 El desarrollo del turismo en Cartagena de Indias

En este párrafo se describen los cambios económicos y políticos en la escala Nacional y Municipal que han conducido a la consolidación de Cartagena como ciudad turística.

El surgimiento del turismo en Cartagena de Indias

El turismo comenzó a ponerse en marcha en la década de 1920, lo que estaba inicialmente compuesto por visitas de carácter comercial y diplomático, ampliándose en los años 1930 por las llegadas de cruceros de Norteamérica y Europa (Cunin & Rinaudo, 2014; Meisel, 2011). La ciudad resultaba ser un destino interesante tanto para el turismo de 'sol y playa', debido a su clima tropical y sus playas en la costa del Caribe, como para el turismo cultural debido a sus monumentos coloniales de interés histórico. Para fomentar el turismo en Cartagena se establecieron políticas de preservación y fomento de las construcciones patrimoniales. El turismo pudo desarrollarse también por la modernización de la ciudad mediante inversiones urbanísticas e infraestructurales adecuadas para las actividades portuarias e industriales.

El Congreso de la República sancionó una ley en 1943 para fomentar el turismo²⁸ en Colombia, con el intento de diferenciar la economía del país, considerando que esta solo dependía de la exportación del café. Como está mencionando en el párrafo anterior esta ley declaró Cartagena como primer centro turístico del país, mientras la ciudad se encontró en un estancamiento.

El renacimiento económico de la ciudad en los años 1960 significó un refuerzo del desarrollo turístico. Las autoridades dirigieron las políticas a realizar una representación urbana que respondiera a las expectativas turísticas, y ampliaron sus planes centrándose en la necesidad de generar un turismo de calidad de acuerdo a los estándares internacionales, capaces de competir con otros destinos del Caribe, y en la necesidad de posicionarse como un sector productivo. Aparecieron proyectos urbanos turísticos y obras infraestructurales que permitieron el movimiento de pasajeros del puerto, aumentados por la adecuación de infraestructura básica como el transporte y la hotelería. El despegue del turismo se mostró por la ampliación de la capacidad de alojamiento²⁹ y la expansión urbana turística³⁰ a la península Bocagrande, que se convertiría en una zona turística.

La promoción del turismo incluyó también la organización de actividades turísticas culturales en los meses de eventos nacionales, como el Concurso de Belleza y el Festival del Cine. Estos, en combinación con las actividades en el nuevo Centro de Convenciones inaugurado en 1979, y el reconocimiento de Cartagena como Patrimonio Mundial de la Humanidad en 1984, produjeron un flujo aumentando de visitantes y turistas nacionales e internacionales atraídos por la imagen de la ciudad histórica y por la dinámica cultural y empresarial de Cartagena de Indias (Deavila, 2015; Diz Carabello, 2014; Carrillo, Cabarcas *et al.*, 2012).

²⁸ La ley en 1943 dio vía libre a la creación de la Dirección Nacional de Turismo, encargada de diseñar políticas públicas dirigidas a desarrollar la producción turística en el territorio nacional. En 1946 se creó el fondo Nacional de Turismo poniendo en marcha las inversiones para atraer y acomodar a los turistas. (Carrillo, *et al.*, 2012).

²⁹ Entre 1967 y 1981, la oferta hotelera creció de 500 a 2.500 habitaciones, principalmente por la construcción de 5 grandes hoteles en Bocagrande (Deavila, 2015)

³⁰ Bocagrande y las penínsulas adyacentes se convertirían en la zona con mayor densidad de construcción, mostrando un excesivo desarrollo comercial de los particulares en ciertos lugares, representado por los complejos de altísimo edificios (Forero, 2016).

Las fuerzas públicas y privadas en favor del turismo

El sector privado ha puesto en marcha el turismo que ha podido desarrollarse y consolidarse gracias a las políticas públicas y las inversiones añadidas del gobierno nacional. Uno de los primeros proyectos del sector privado en los años 1940 fue la construcción del hotel Caribe³¹ en Bocagrande, para atraer turistas internacionales. El territorio de Bocagrande, que inicialmente fue utilizado para la residencia de los empleados de la Andian³², se transformó en núcleo turístico, comercial y residencial después de la localización del hotel.

Tras la declaración de Cartagena como primer centro turístico del país, las leyes territoriales sirvieron de plataforma para la organización de distintos proyectos que favorecían a Cartagena en su desarrollo como atracción turística y garantizar el sostenimiento de estos en el ámbito comercial y económico. En primer lugar, aparecieron leyes que se enfocaron en la defensa del patrimonio colonial³³ y su relación con el turismo, y en segundo lugar las que se encausaron hacia la infraestructura turística.

La Junta Central de Monumentos Históricos y de Turismo ya fue creada en 1932, con el objeto de regular y aprovechar el valor patrimonial de Cartagena y su relación con el turismo. La Sociedad de Mejoras Públicas³⁴, representada por miembros del sector privado, estableció políticas de preservación y fomento de las riquezas patrimoniales de Cartagena, y ha desempeñado un papel decisivo y regulador en la reconstrucción de la ciudad y la preservación del patrimonio (Carrillo *et. al*, 2012; Deavila, 2014; Cunin y Rinaudo, 2014).

Para evitar que el afluir de turistas afectara los edificios patrimoniales de la ciudad se creó un amplio marco normativo que protegiese y conservase el patrimonio inmueble. La preservación del patrimonio histórico de Cartagena de Indias está marcada por la alta inversión privada y pública que sostiene los programas de salvaguardia. Los recursos fueron garantía por parte de consorcios internacionales, de entidades gubernamentales extranjeras como la Agencia Española de Cooperación Internacional, y del Estado colombiano, que invirtió enormes recursos³⁵ para la restauración de las construcciones patrimoniales, puesto que la mayoría de estos es monumento nacional (Forero, 2016).

³¹ El hotel Caribe fue el primero hotel construido según los estándares internacionales en Cartagena. Hoy es Monumento Nacional. (Arcieri, 2016)

³² Además de las obras civiles y edificios, la Andian invirtió también en el comienzo de la urbanización del barrio Bocagrande, que fue propiedad privada de esta empresa norteamericana (Meisel y Aguilar, 2004).

³³ Por la ley 30 de 1943 se restituye a la Sociedad de Mejoras Públicas la conservación y cuidado de monumentos históricos coloniales. Por la ley 107 de 1946, se reforman varios artículos sobre monumentos nacionales y la realización de algunas obras en la ciudad de Cartagena; por la ley 71 de 1948 se apropian unas partidas para la compra del Palacio de la Inquisición de Cartagena, y por la Ley 163 de 1959 se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la nación (Carrillo, *et al.*, 2012).

³⁴ Las Sociedades de Mejoras Públicas, compuestas por miembros de la élite de ciudadanos e industriales, nacieron al principio del siglo en las ciudades más importantes del país con el propósito de acompañar los procesos de modernización y crecimientos urbanos, a través de obras urbanas de interés general como embellecimiento, la limpieza, la higienización, la construcción de andenes, etc. (Cunin y Rinaudo, 2014).

³⁵ La participación de la Dirección Nacional de Inmuebles del Ministerio de Obras Públicas y de la Sociedad de Mejoras Públicas de Cartagena destinó grandes recursos a la restauración y al mantenimiento del complejo de fortificaciones de la bahía de Cartagena de Indias (Forero, 2016).

La promoción del turismo en Cartagena fue una interacción permanente entre los sectores públicos y privados. Las políticas territoriales³⁶ habían puesto en marcha procesos de reorganización del espacio urbano tales como la zonificación, cambios de uso y la localización de la oferta, dirigiendo los planes urbanísticos en el interés turístico para conseguir recursos necesarios a través del gobierno nacional. El plan del Desarrollo urbano de 1965 dividió la ciudad en diferentes zonas y convirtió el centro y sus alrededores en el núcleo del sector turístico (Carrillo et. al, 2012; Deavila, 2015). Las empresas industriales nacionales interfirieron con temas³⁷ relacionados a la planificación urbana, como la restauración de fortificaciones, parques y zonas aledañas para embarcaderos turísticos, remodelación de monumentos, construcción de vías, buses de turismo y lanchas y erradicación de tugurios, entre otros proyectos necesarios para el fomento y desarrollo del turismo. (Melero, 2013). En 1987 se creó el Fondo Mixto de Promoción, conformado con los aportes de los hoteles, restaurantes, agencias de viajes, joyerías, aerolíneas, la Empresa de Desarrollo Urbano de Bolívar, Edurbe y la Corporación Nacional de Turismo. Las campañas promocionales, en conjunto con las ferias turísticas, lograron el interés en el mundo, que tuvieron en cuenta a Cartagena como nuevo destino turístico (Galvis y Modesta, 1999).

2.4 La formación de la ciudad turística y la comunidad cartagenera

Cartagena se ha desarrollado a finales del siglo XX como un destino turístico de reconocimiento nacional e internacional. Sin embargo la urbe se presenta como una ciudad dividida, tanto en términos físico-espaciales, como en términos socio-culturales, separando una zona turística densamente construida y contemporánea a lo largo de la costa para la clase alta y una extensa zona residencial lamentable en la periferia para los pobres. ¿Cómo se relacionan estos contrastes urbanos con el desarrollo turístico de Cartagena hasta finales del siglo XX?

La construcción de la imagen de ciudad turística, los efectos físico-espaciales

Se observa que el turismo en Cartagena surgió casualmente y se ha desarrollado de forma planificada, en gran parte iniciada por el gobierno nacional y el sector privado, que han favorecido una gran demanda en el territorio más civilizado de Cartagena para fomentar el turismo que caracteriza la transformación de la ciudad. El desarrollo del turismo ha llevado a mejoras físicas e infraestructurales de la ciudad. Se ha desarrollado una moderna zona turística en los barrios a lo largo de la costa y se han mantenido el centro histórico y sus fortificaciones de la época colonial en buena condición.

Sin embargo, el proceso de transformación de Cartagena de Indias en una ciudad turística ha llevado a la reconstrucción desequilibrada del territorio urbano, con un peso

³⁶ El concejo Nacional de Planeación, que se convertiría en 1958 en el Departamento de Planeación Nacional, tuvo un papel en el diseño de la política nacional de turismo, para fortalecer el desarrollo regional y nacional, declarando el Caribe colombiano como la región líder y Cartagena como uno de sus principios núcleos.

³⁷ En el año 1968, en el Seminario Turístico organizado por la ANDI (Asociación Nacional de Industriales de Colombia) participaron las empresas industriales nacionales que trataron temas urbanos y turísticos.

comercial en las urbanizaciones turísticas, mientras el centro de la ciudad se mantiene subutilizado debido a la disminución de habitantes permanentes (Melero, 2013).

El desarrollo turístico ha creado la tendencia a la comercialización y especulación de la tierra y de los bienes en la zona turística. La especulación ha tenido consecuencias como la pérdida de la función residencial debido a los altos costos de bienes raíces, conduciendo a la desocupación en la ciudad histórica y la degradación de edificios que albergan funciones comerciales. Esto implica que la explotación turística ha cambiado el uso del espacio urbano a expensas de sus residentes y de la economía local (Bustamante, 1994).

El efecto de segregación se ve también forzado por las políticas públicas para promover el turismo, que se centraron en la reubicación estratégica, y por las políticas territoriales que crearon la división espacial entre la zona turística y las otras zonas funcionales. Las políticas han conducido a iniciativas como el desplazamiento de funciones urbanas como el mercado central y la expulsión de tugurios de la zona turística, pese que estos planes produjeron protestas de los lugareños. Según Carrillo *et al.* (2012), esta tenacidad muestra que el enfoque de la política hacia el desarrollo económico y a la creación del imagen turística, iba en contra de la preservación de las características locales en las zonas turísticas.

La creación elitista de la economía del turismo

El enfoque económico en el desarrollo turístico tiene efectos positivos para el desarrollo urbano de Cartagena, como la diversificación de la economía³⁸ de la ciudad y la generación de empleo para los habitantes: entre 1930 y 1980 el turismo alcanzó el 7% de los ingresos en el PIB anual y el 10 % del empleo de la ciudad (Melero, 2013). El desarrollo del turismo ha ampliado las actividades económicas en el transporte, la hotelería, la construcción, la comunicación y el comercio, entre otros. Sin embargo no se puede hablar de empleo estructural, porque el sector del turismo requiere un alto grado de flexibilidad de la mano de obra, y se caracteriza como una actividad dinámica.³⁹ Esto mismo sucede con las actividades portuarias e industriales, que son los otros sectores principales de la economía de Cartagena. Aunque se debe valorar la importancia del turismo como generador de empleo en esta perspectiva, considerando que crea varios puestos de trabajo a diferentes capas de la población, los efectos sociales del desarrollo turístico no deben ser subestimados.

Con respecto a la división espacial, como ya está descrito, que se ve reforzada por el turismo, Streicker opinó, asimismo, que formara un obstáculo extraordinario para la construcción de una sociedad igualitaria. Él lo llama la creación elitista de la economía del turismo, que conducía a la segregación por clase y raza⁴⁰, puesto que la clase dominante había creado un espacio físico y metafórico en los puestos turísticos en su intento de aislarse de las clases populares (1997:109-122). Históricamente se explica la división espacial por la predominancia de los nexos con la herencia cultural española a lo largo del siglo XX, sostenida por la elite política y académica, negando el pasado caribeño y la identidad urbana de las realidades étnicas. Por lo tanto el embellecimiento y la restauración del centro histórico para el

³⁸ Se refiera a la política nacional de fomentar el sector del turismo para diversificar la economía en Colombia, designando Cartagena como centro turístico del país en 1943.

³⁹ Los tres sectores principales dependen de la economía mundial, de la demanda externa y de los precios relativos de sus productos en el mercado externo que es la tasa de cambio real (Arenas, 2009; Melero, 2013).

⁴⁰ Según Streicker las clases sociales se caracterizan por la relación entre etnicidad y situación socioeconómica. (1993: 122).

turismo han fortalecido la imagen de la exclusividad y riqueza colonial de Cartagena dentro de los muros. Mientras tanto, la clase alta de Cartagena fue atraída también por el ambiente seguro, internacional y moderno de las urbanizaciones turísticas para residirse (Abello, 2015). Como dice Carrillo: “La ciudad patrimonial se erigió con majestuosidad, y por otro, la miseria, la insalubridad y la pobreza de los cartageneros, echaban abajo el discurso turístico’ (2012: 208).

Esta tendencia conduce a la conclusión de que el desarrollo del turismo en Cartagena ha puesto en marcha una reconstrucción urbana que lleva a la segregación espacial y que ha reforzado las diferencias sociales y culturales existentes en la comunidad urbana.

2.5 Conclusión

El turismo en Cartagena surgió casualmente en los inicios del siglo XX y se ha desarrollado de forma planificada durante los ciclos fluctuantes de la ciudad. Los proyectos urbanos fueron iniciados en gran parte por el gobierno nacional y el sector empresarial, que han favorecido una gran demanda en el territorio más civilizado de Cartagena para fomentar el turismo que caracteriza la transformación de la ciudad a finales del siglo XX. Mientras la expansión urbana ha superado 25 veces la superficie de la ciudad, como se muestra en la figura 5, el turismo ha llevado tanto a la pérdida de su función residencial como a la pérdida de las principales actividades económicas locales de la ciudad original, dando lugar a alojamientos y atracciones turísticas. Se afirma que la estrategia de la promoción turística ha conducido al proceso de segregación, que se ve reforzada por las diferencias culturales en la sociedad cartagenera.

Figura 5.
Cartagena de las Indias, finales siglo XX



Fuente: ecocompactcity

Capítulo 3.

Cartagena de Indias como Distrito Turístico y Cultural (1991-2016)

Este capítulo se centra en la transformación de Cartagena de Indias como Distrito Turístico y Cultural en el periodo de 1991 hasta el presente, para analizar los efectos del desarrollo urbano de Cartagena de Indias a través de la economía turística en los últimos 25 años, dirigido a los aspectos físico-espaciales, y en una segunda instancia a los aspectos sociales y culturales.

El análisis distingue tres partes de las cuales la primera discute la transformación de la ciudad en el contexto de los cambios económicos, demográficos y particularmente los políticos en el período 1991-2016. La segunda parte se centra en el desarrollo turístico en Cartagena, analizando las últimas tendencias turísticas y como se reflejaron en los proyectos urbanos, seguida por la tercera parte que incluye la identificación de los efectos, logros y perspectivas del desarrollo urbano turístico en relación con la transformación de esta ciudad.

3.1 La transformación de la ciudad como distrito territorial

Para tener una idea de cómo Cartagena se ha transformado como ciudad turística es importante entender los cambios económicos, demográficos y políticos en este proceso, puesto que tienen una gran influencia en la dinámica del desarrollo urbano de la ciudad en general, y determinan las oportunidades y limitaciones para desarrollar el turismo en la ciudad. En este párrafo se describe la transformación de Cartagena en el contexto de estos cambios y se centra en las políticas públicas del Distrito como entidad territorial autónoma, analizando como éstas se reflejan en la construcción del territorio, así como en la planeación y la gestión urbana.

El desarrollo urbano de Cartagena de Indias como Distrito autónomo

Cartagena fue designada como entidad territorial independiente en el contexto de la descentralización política, lo que significó que el municipio obtuvo la competencia administrativa y la responsabilidad política para el desarrollo urbano del territorio del Distrito. Los cambios políticos y económicos en los últimos 25 años fueron fundamentales para el desarrollo urbano de Cartagena como ciudad portuaria, industrial y turística. Se puede notar que la economía de la ciudad ha podido desarrollarse en estos tres sectores, lo que muestra la tendencia a diversificación y multifuncionalidad, que es relevante para la sustentabilidad económica y la consolidación de la autonomía del distrito.

Las políticas públicas se centraron, entre otras, en la eliminación de restricciones y regulaciones a la actividad económica y a la apertura de fronteras para mercancías, capitales y flujos financieros, lo que fomentó la apertura del comercio externo, la modernización y la

privatización de los puertos.⁴¹ Cartagena se había convertido en 2007 en el puerto más importante del país, exportando el 43,4% del valor de las exportaciones nacionales, el 26,8% de importaciones, y un crecimiento industrial paralelo (Aguilera y Meisel, 2015). Se nota que Cartagena, representando Distrito Turístico y Cultural,⁴² mostró un mayor progreso económico debido a sus actividades industriales y portuarias que Barranquilla,⁴³ que tiene estos sectores como características específicas⁴⁴ (Arenas, 2009, Espinoza, 2015). Según Acosta (2012), el hecho que ha sido determinante en el impulso económico en Cartagena es el emprendimiento del proyecto de ampliación y modernización de la refinería ubicada en Cartagena y en torno a la cual se ha generado todo un complejo industrial. Dicho proyecto ha atraído nuevas inversiones en combinación con el puerto de la ciudad, que experimentó una modernización en términos de logística portuaria, con la perspectiva de una ampliación para la creciente demanda de la expansión del Canal de Panamá, que se encuentra en la cercanía de Cartagena.

Según Carrión (2001) el desarrollo de la ciudad, que él define como un producto social en proceso de cambios que tiene historia, nunca se acaba. Se considera que el buen desempeño económico en las últimas décadas, aparte de la migración, se ha reflejado en el crecimiento poblacional, posicionando Cartagena como la segunda ciudad de Colombia⁴⁵ con el mayor crecimiento de habitantes entre 1991 y 2015. En 2011, de acuerdo con proyecciones del DANE, habitaban en ella 955.705 personas, lo cual la convierte en la quinta ciudad con mayor población municipal de Colombia y la segunda de la costa Caribe (Acosta, 2012). Las actividades industriales y portuarias han sido importantes en el crecimiento de los ingresos de la ciudad, así como en la generación de empleo, aunque estos sectores, siendo por definición intensivos en capital, no pueden generar el empleo suficiente y adecuado para cumplir a la demanda laboral de la población cartagenera (Acosta, 2012).

El proceso económico y demográfico dio un empuje al sector de construcción. Sin embargo el rápido crecimiento poblacional y la carencia de ordenación y planificación urbanas condujeron a problemas físicos y especiales como una deficiente red vial, el deterioro de los cuerpos de agua, carencia de servicios públicos y comunitarios y problemas sociales como una baja calidad de vida y una estructura urbana desarticulada. A través de su estudio urbanístico de la ciudad Redonda (2004) ha concluido que el desarrollo urbano de Cartagena consistió en un entrecruzamiento de varios temas que el gobierno municipal debía abordar, como el desarrollo socioeconómico, la ordenación del territorio y aspectos ambientales, la estructura urbana, la imagen urbana, la reestructuración, y el desarrollo de grandes temas sociales.

Uno de los comentarios es que Cartagena aparece, en comparación con las otras ciudades colombianas, como ciudad de mayor desigualdad y pobreza, lo cual tiene sus efectos negativos en la conservación y sostenibilidad de su patrimonio arquitectónico y urbano, así

⁴¹ La ley 01 de 1991 entregó en concesión los puertos estatales existentes a sociedades portuarias regionales para lograr la modernización, y permitió la creación de puertos privados especializados.

⁴² La nueva constitución en 1991 ha creado distritos de Cartagena de Indias, Barranquilla y Santa Marta como las tres principales ciudades del norte del país, fomentando la autonomía de la Planeación Distrital de estas ciudades.

⁴³ Barranquilla fue designada como Distrito Portuario e Industrial.

⁴⁴ En 1990 Barranquilla contribuía con el 7,6% de la producción industrial colombiana y Cartagena con el 4,3%, pero en 2006 las contribuciones a la producción industrial nacional cambiaron a Barranquilla con el 5,7% y Cartagena con el 7,9% (Aguilera y Meisel, 2015: 193).

⁴⁵ Se posicionaba con el crecimiento poblacional de 2,1% anual atrás de Bogotá, contando 2,2 %. Las cifras son cálculos de autor, extraídos de Dane, 'censos y proyecciones de población' (Espinoza, 2015: 225).

como en la habitabilidad y bienestar de ese conglomerado urbano (Isaza, 2016). Se lo ve confirmado por los resultados de investigaciones recientes⁴⁶ sobre el desarrollo urbano de Cartagena, que muestran que los avances del período de florecimiento económico no han disminuido la inequidad social de la ciudad (Espinosa, 2015).

La ciudad planificada y la construcción del territorio del Distrito

Cartagena está creciendo hasta 1 millón de habitantes en un proceso constante y desequilibrado, transformándose según varios modelos espaciales. La representación espacial del conjunto de las fortificaciones y el recinto de la ciudad histórica que tenía la forma de la ciudad planificada según las teorías de Lynch (1991) refiere a la metáfora de poder y orden, gracias a su preservación, pues se ha evolucionado en un modelo cósmico.⁴⁷ En cierto sentido, esta metáfora puede aplicarse también al conjunto de los edificios altos en las penínsulas de la zona turística existente. Las últimas décadas han mostrado un auge en la construcción del territorio del Distrito, ilustrada en la figura 6, tanto en proyectos residenciales como en obras de infraestructura, que muestra un desarrollo urbano lineal en la dirección del norte. Sobre todo se han añadido más puestos destinados a proyectos de turismo en otras áreas del territorio del distrito por el que la zona turística original se extendió y se intensificó. Por otra parte surgen formas similares al modelo orgánico, aplicables a los barrios crecientes en la aglomeración de la ciudad.

Desde la perspectiva de la planeación territorial el desarrollo urbano funciona como un sistema de explotación del territorio, en el cual interactúa una variedad de propietarios, actores interesados y usuarios. Teisman (2014) ha señalado la necesidad de gobernanza de multi-escalas interactuando con el sector privado y la comunidad. Las políticas públicas en Colombia se centraron también en este enfoque de planeación integral, conforme la Ley introducida en 1997, que exigió a todos los municipios y distritos colombianos que elaboraran un POT, un Plan de Ordenamiento Territorial⁴⁸ con la concertación y participación de la sociedad civil y los actores interesados. Olimpo Vergara (2016), ingeniero restaurador y experto urbanístico en Cartagena, explicó que este proceso resultó muy complicado en Cartagena, puesto que las autoridades se enfrentaron con la institucionalización de la planeación territorial del distrito mientras la ciudad se encontró en un proceso de mayor crecimiento económico y poblacional.

⁴⁶ Los resultados muestran tendencias como la lenta y sostenida 'desruralización' de la población, la rápida expansión poblacional - en gran parte resultado del desplazamiento forzado -, el cambio en el mercado del trabajo, las dinámicas de concentración de viviendas en relación con la demanda y oportunidades, el desarreglo entre la economía y los resultados sociales, y la tendencia de la vulnerabilidad más pronunciada (Aguilera y Meisel, 2009; Espinosa, 2015).

⁴⁷ Los modelos de Lynch están descritos en 1.1.

⁴⁸ El POT es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal o Distrital, entendido como el conjunto de directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que debe adoptar cada municipio para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo (DECRETO No. 0977 de 2001, Alcaldía de Cartagena de Indias).

Figura 6a



Figura 6b



Entre 2000 y 2010 la población creció de 816.656 a 944.250 habitantes, El área aprobada para construcción fue 37.875 en 2000 y 338.434 m2 en 2010, el desempleo disminuyó de 21% a 11,8 %. Fuente: Novuscivitas, 2013.

Luz Paternina (2016), Secretaria de la Planeación del Alcaldía, refirió al proceso cuidado de la planeación territorial, pero señaló a los temas que son todavía imperfectos, como la interdependencia de los asuntos y la organización del sistema comunitario que complicaron la implementación de proyectos y causaron retrasos en la revisión del POT 2002.⁴⁹

En relación con las del ordenamiento territorial, las políticas económicas se caracterizan por un enfoque bien diferente, puesto que se centran en la economía de libre comercio y la desregulación, lo que implica un retiro de las restricciones del gobierno para dar más libertad a las iniciativas e inversiones del mercado inmobiliario. Surgieron muchos proyectos privados, apoyados por el sector público, que redujo reglamentos legales en el diseño espacial para que el mercado inmobiliario pudiera formar y optimizar sus planes, generando más oportunidades para inversiones urbanísticas e inmobiliarias (Del Castillo, 2013). Entre 2000 y 2007 la tasa promedio anual de metros cuadrados aprobados para construir fue 45,7% superando el promedio nacional (Aguilera y Meisel, 2015).

La construcción del territorio resulta dictada por la explotación económica de la tierra, enfatizando la función comercial y el alto valor del terreno por metro cuadrado en las áreas atractivas, que ya en los finales del siglo XX se caracterizaron por la densificación de bienes y edificios altos en la zona turística. Esto se ha extendido en el presente a lo largo de la costa hacia el Norte con urbanizaciones residenciales para la clase alta. El sector privado aumentó la construcción tanto en la zona turística,⁵⁰ donde se permitió la densificación, como en el centro histórico donde se permitió la recuperación del patrimonio residencial, y además en la zona rural,⁵¹ donde se ha planteado el desarrollo de suelo rural suburbano de la ciudad (Del Castillo, 2013).

En las últimas décadas, el distrito de Cartagena de Indias ha ofrecido una variedad de territorios disponibles para la construcción de urbanizaciones, y el área urbano se ha extendido en particular en la zona norte, denominada en el POT como “área de futuro desarrollo suburbano para uso de los Cartageneros, incluyendo el previsto de vías y servicios públicos adecuados con estándares internacionales” (Del Castillo, 2013). Según Luis Dunoyer (2016), secretario privado del alcalde de Cartagena de Indias, los proyectos van a ser más grandes y amplios, mostrando la visión de ‘la nueva ciudad’ Serena del Mar,⁵² un ejemplo de planeación urbana iniciada y proyectada por el sector privado, apoyada por el sector público, que tiene superficie de casi una tercera parte del área urbana actual de Cartagena, reuniendo todas las funciones urbanas como viviendas, oficinas, centros comerciales, una universidad, un hospital, y un número de puestos turísticos. Irvin Pérez (2016), director de Planeación de Corpoturismo explicó que en paralelo con la expansión urbana hacia el Norte se ejecuta el proceso del desarrollo turístico, proyectado en las tierras disponibles en áreas atractivas como los

⁴⁹ Según Bustamante se habría que cumplir el POT 2002, las vías y los equipamientos y habría que reglamentar también el territorio de las islas Tierrabomba y Barú, donde faltan todavía los servicios públicos (Entrevista, junio 2016).

⁵⁰ Según el acuerdo No. 5 del Consejo Distrital de 1992, se permite la densificación de urbanizaciones como Bocagrande, Castillogrande, y Laguito en la zona turística sin ningún argumento. (Del Castillo, 2013).

⁵¹ Acuerdo No.14 del Consejo Distrital de 1994: Plantea el desarrollo de suelo rural suburbano de la ciudad.

⁵² Novuscita, la firma gestora del proyecto es el promotor principal encargado por el dueño del área, y el proyecto está diseñado y guiado por un equipo de expertos externos e internacionales. Aunque el proyecto sea más privado que público, el equipo se encarga de la infraestructura y opera bajo principios del bienestar colectivo y la preservación del medioambiente. (Entrevista con Susana Del Castillo, coordinadora de Novuscita, julio 2016).

alrededores de las ciénagas, y las islas Barú y Tierrabomba, considerando que sirven para aliviar la presión sobre la actual zona turística.

La interdependencia en la gestión urbana del Centro histórico

La Planeación de Cartagena de Indias está institucionalizada, posicionándose como actor regulador en la construcción del territorio de distrito, pero se observa que se enfrenta con una dependencia tanto política como económica del Gobierno Nacional para realizar los proyectos urbanos y patrimoniales. La complejidad de la planeación urbana tiene implicaciones administrativas, que se aplicarán en particular a las obras en el centro histórico. Se considera que la mayoría de los bienes culturales, que forma casi entera la ciudad histórica, son patrimonios nacionales, lo que eleva el conflicto a los niveles de la escala política, lo que dificulta la implementación de las reglas nacionales en normas locales.⁵³ Juan Isaza (2016), arquitecto patrimonial que fue Director de Patrimonio del Ministerio de la Cultura, explica que existe una responsabilidad compartida entre la Nación y el Municipio, pero al ser el centro histórico un Bien de Interés cultural del Ámbito Nacional, y estar inscrita en la lista del Patrimonio Cultural de la Unesco, la última palabra siempre la tiene el Ministerio de Cultura (2016). Se puede concluir que la gestión del patrimonio urbano se caracteriza por una variedad de restricciones, reglas, propietarios y sectores interesados y responsables que dificultan la gestión de la ciudad patrimonial.⁵⁴ Vergara (2016) señaló en particular al problema de que la norma bloquea la gestión del patrimonio urbano y la reconstrucción adecuada de monumentos en propiedad privada, mostrada por el estado deplorable de varios bienes coloniales en el centro histórico.⁵⁵ Se atribuye a la falta de claridad en la aplicación de las reglas y normas de Patrimonio Cultural, y además al permiso de las autoridades a los propietarios privados de utilizar y mantener los monumentos según sus propias necesidades.

En la práctica existen iniciativas que muestran buenos resultados desde la perspectiva del desarrollo sostenible del patrimonio urbano, como el programa del Escuela Taller,⁵⁶ que es una herramienta eficaz para asegurar la preservación del patrimonio cultural, capacitando a jóvenes colombianos en oficios tradicionales vinculados con el patrimonio para fomentar la construcción de una cultura que defienda la memoria y la identidad original.

3.2 El desarrollo turístico en Cartagena de Indias de 1991 hasta 2016

Esta sección se centra en el desarrollo turístico en Cartagena desde 1991 hasta 2016, para analizar la gestión urbana y los proyectos de inversión con los cuales los sectores públicos y privados responden a las tendencias turísticas en la ciudad. La sección incluye también las

⁵³ Entrevista con Luz Paternina Mora, junio 2016.

⁵⁴ En el presente la Alcaldía está encargada en la gestión del patrimonio a través del IPPC, el Instituto de Patrimonio Cultural de Cartagena. Desde 2002 Cartagena consiguió la autonomía para la administración del patrimonio como distrito especial. Desde 2004 se ha definido el plan, pero no se ha realizado. Entrevista Olimpo Vergara, IPPC, julio 2016

⁵⁵ Este tema está descrito en el informe de la entrevista con Germán Bustamante (anexo B).

⁵⁶ La escuela Taller fue introducido por AECID, Agencia Española de Cooperación nacional para el Desarrollo, apoyado por el ministerio de Cultura, participado por el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA y la Corporación Andina de Fomento CAF.

reflexiones y comentarios de los actores entrevistados sobre las inversiones turísticas en relación con la transformación de Cartagena.

El turismo de Cartagena se ha modernizado, globalizado y ampliado

A finales del siglo XX la ciudad experimentó una explosión del turismo⁵⁷ que los planificadores no habían previsto, comentó Irvin Pérez (2016). En los años posteriores el turismo en Cartagena se ha modernizado, globalizado y ampliado,⁵⁸ lo que se nota en tendencias como la diversificación y la sustentabilidad del desarrollo turístico, mientras se han consolidado las formas existentes como el turismo de cruceros.⁵⁹ Ha habido una intensificación de la capacidad turística en el centro histórico, que se ha convertido en sitio de interés para hoteles lujosos, y hoteles pequeños con servicios de calidad, varios tipos de restaurantes, cafés y tiendas de productos globales, atrayendo más turistas residenciales de diferentes clases, nacionalidades, edades, niveles de educación y orientación. La organización de eventos al aire libre trajo interacción y dinámica que han cambiado "la distante visita" en "una experiencia cercana" de la ciudad. Se admira Cartagena como ciudad mágica,⁶⁰ refiriendo al decoro de los edificios coloniales y los eventos como los festivales de música, cine y literatura que forman el atractivo cultural de la ciudad turística. Sin embargo el turismo cultural es una sola parte del conjunto de los recursos y productos turísticos que ofrece Cartagena, porque la ciudad se presenta también como un balneario moderno con una amplia oferta hotelera⁶¹ a lo largo de la costa que recibe una variedad de turistas, ilustrada por el constante flujo de turistas de negocios, de cruceros y veraneantes nacionales e internacionales que disfrutan los recursos naturales, el mar Caribe, la playa y sol.

El desarrollo turístico en Cartagena contribuyó en favor del patrimonio cultural, según los arquitectos patrimoniales consultados, aprobando la gestión de las fortificaciones de la ciudad, el Castillo San Felipe, la recuperación de algunas plazas y la restauración y readaptación de monasterios como el de Santa Clara⁶² que funcionan como hoteles. Cristóbal Vallhonrat (Madrid, 2016), arquitecto municipal y representante del UCCI⁶³ y de la junta directiva de ICOMOS⁶⁴ explica que la gestión de la ciudad patrimonial y turística tendría que ser abordada

⁵⁷ Pérez comentó que ésta surgió como consecuencia de la inauguración del Centro de Convenciones en 1979 y la declaración de Patrimonio Mundial por UNESCO en 1984 (entrevista en junio 2016).

⁵⁸ La ampliación de conferencias empresariales y científicas ha intensificado el turismo de negocios. Las nuevas formas del turismo ecológico, náutico y acuático han diversificado el turismo de playa y sol.

⁵⁹ Pérez comentó que el turismo de cruceros resulta ser lucrativo: cada turista gasta como promedio 100 dólares por visita a Cartagena (entrevista en junio 2016).

⁶⁰ Según Luis Dunoyer, secretario privado, Alcaldía de Cartagena de Indias, junio 2016.

⁶¹ Entre 1990 y 1997 la oferta de habitaciones de hotel se amplió de 2500 a 4.500 (Aguilera y Meisel, 2015).

⁶² Entrevistas con Cristóbal Vallhonrat, Germán Bustamante y Juan Luis Isaza (2016).

⁶³ La Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI) es una organización internacional de municipalidades, no gubernamental y sin ánimo de lucro. Los principales objetivos son: Fomentar los vínculos y favorecer las relaciones e intercambios en diferentes ámbitos de las grandes ciudades y además: Impulsar el municipalismo iberoamericano, apoyar y fortalecer el desarrollo democrático, los derechos de vecindad y la participación ciudadana. www.madrid.es/ucci

⁶⁴ ICOMOS es la organización internacional no gubernamental consultora y supervisora de los proyectos internacionales referidos a los Monumentos y Sitios declarados como patrimonios culturales por la UNESCO. http://www.esicomos.org/Nueva_carpeta/info_ICOMOS.htm

como un paisaje urbano que está decorado en una sucesión de lugares de interés en armonía con la población local, para que los turistas respeten la ciudad. En la ciudad patrimonial de Cartagena ya se experimenta la transformación de la estructura urbana por integración de características caribeñas e hispanoamericanas, mientras varios restaurantes y cafés muestran también una tendencia a la globalización, ofreciendo comidas y productos de todo el mundo. Esta tendencia corresponde a las ideas sobre la gestión del patrimonio cultural en relación con la globalización, que sugieren que el patrimonio urbano para el turismo tendría que ser entendido como “mosaico territorial en diferentes tejidos reflejando la historia de la ciudad, para manejar los recursos culturales como propiedad de varias generaciones, seleccionando su propia ruta para integrarse en la globalidad” (Pérez y Mosciatti, 2009).

El desarrollo turístico urbano en Cartagena muestra una dinámica que se ha concentrado en la zona turística existente, llevando a la densificación de construcciones de pisos altísimos en Bocagrande. Sin embargo se nota tanto una extensión de proyectos turísticos en otros sitios, que se entremezclan con las nuevas zonas residenciales, como una planeación integral de proyectos representado en Serena del Mar, la nueva urbanización en construcción, a 14 kilómetros al Norte del centro histórico, que se presenta como una nueva ciudad sostenible⁶⁵ con el 75% de área de zonas verdes y que ofrece opciones de recreo a disposición de todos residentes y visitantes, incluyendo proyectos hoteleros y turísticos.

Las fuerzas públicas y privadas en la gestión de la ciudad turística

La planeación del territorio de la ciudad turística se caracteriza por la interacción entre el desarrollo urbano y turístico, que corresponde con la idea que el desarrollo turístico es una combinación de subsistemas espaciales y funcionales de la ciudad (Lievoy, 2007) y la idea de que las áreas urbanas tienen en común la posibilidad de desarrollar la función turística (Nuriyanti, 1997). Las inversiones públicas y privadas han aumentado la capacidad turística de Cartagena evitando que esta alcance el límite,⁶⁶ considerando que en las cercanías de la ciudad histórica se ofrece una amplia oferta de alojamientos y otros puntos de interés turístico. Este proceso corresponde a la gestión adecuada de la ciudad turística según las ideas de Van den Borg (1991).

La mayoría de los proyectos urbanos turísticos recientes en Cartagena está construida en coordinación y cooperación del sector público y privado con respecto al POT. Los representantes consultados del sector público dicen que las políticas públicas están al servicio del desarrollo de la ciudad turística,⁶⁷ aumentada por el comentario de que las políticas del turismo no suelen enfocarse a cifras más altas, sino en subir el nivel de calidad urbana y la involucración de los ciudadanos.⁶⁸ La alianza entre el sector público y privado que sirve para la coordinación de los proyectos urbanos turísticos en Cartagena está institucionalizada en la organización

⁶⁵ El proyecto Serena del Mar ofrece opciones de recreo donde el espacio público, los parques y lagunas estarán a disposición de todos residentes y visitantes, incluyendo proyectos hoteleros, un club de playa, campos de deportes, marinerías, una red de senderos peatonales y ciclo rutas, playas, restaurantes y espacios culturales. (Entrevista con Susana Del Castillo, Novuscitas, julio 2016).

⁶⁶ El límite de la capacidad turística es una indicación del número máximo de turistas que puede manejar una atracción turística hasta que no se convierta en un fastidio para los residentes y visitantes (Van der Borg, 1991).

⁶⁷ Entrevista con Luis Dunoyer, junio 2016.

⁶⁸ Entrevista con Irvin Pérez, junio 2016.

Corpoturismo,⁶⁹ que gestiona el direccionamiento, la promoción y la competitividad de la actividad turística de la ciudad, y compuesta por la participación de miembros del sector público y privado, como la Alcaldía, la Cámara de Comercio y la Sociedad Portuaria, entre otros. La gobernación y coordinación serían importantes para que el desarrollo turístico no generara presión en el mercado de tierras a expensas de los ciudadanos (Van den Borg, 1991), lo que es también la preocupación de los planificadores, según Pérez (2016), que pretenden aliviar las áreas existentes proyectando nuevos puestos turísticos en otras áreas en el Distrito. Consciente de la importancia de un buen sistema infraestructural y ambiental para gestionar la circulación de los flujos de turistas, las autoridades municipales y el Corpoturismo han iniciado inversiones en el espacio público, el alcantarillado, el acueducto, las vías y la preservación de la naturaleza. Se ha arrancado el sistema del metrobús Transcaribe, aunque sigue una situación desordenada, puesto que todavía existen diferentes formas del transporte colectivo.⁷⁰ Hay planes de un parque temático y un centro de exposiciones y eventos, proyectado en la antigua plaza de toros Serrezuela.⁷¹ Pérez (2016) explicó que la alianza Corpoturismo ha tomado iniciativas que refuerzan la cooperación regional, elaborando conjuntamente la visión del Caribe Colombiano y conectando los lazos con los otros municipios turísticos del regio Caribe en Bolívar, como Mompos y Palenque. Las iniciativas de la coordinación regional corresponden con las ideas sobre el desarrollo sostenible del turismo urbano (Van den Borg, 1991; Lievois, 2007; Villafuerte, 2012).

El desarrollo urbano turístico en Cartagena se caracteriza como un sistema abierto, flexible e interdependiente, readaptándose en distintas condiciones del entorno, que según Mendoza (2012) tendrían que funcionar en equilibrio para la explotación rentable de la ciudad turística. Para ampliar la capacidad turística las políticas públicas territoriales han fomentado las inversiones privadas a través de la planeación de los proyectos urbanos turísticos que sean posibles de acuerdo con la tierra disponible en el extenso territorio del distrito de Cartagena. Empresas inmobiliarias nacionales e internacionales han puesto en marcha proyectos hoteleros en las zonas costeras consideradas atractivas para el desarrollo turístico. Las iniciativas de diversificación de la oferta turística en Cartagena muestran un desarrollo exitoso de turismo aplicado adecuadamente al sistema turístico urbano según los puntos de vista de economistas como Van den Borg (1991). Es decir, el enfoque de los sectores públicos y privados para el desarrollo turístico de la ciudad coincide con sugerencias suyas, como: la capacidad turística se adopta de acuerdo con las exigencias internacionales, los lugares de interés turístico están en la proximidad, y se ha priorizado la oferta de alojamientos para atraer turistas residenciales.

Las observaciones conducen a la conclusión de que el desarrollo turístico en los últimos 25 años ha contribuido en gran parte a la construcción del territorio del distrito en un proceso puesto en marcha por los planificadores de la alianza público privada y de la Alcaldía, pero confirman que la ciudad depende de los recursos del gobierno nacional y del sector privado para

⁶⁹ Corpoturismo nació en 2001 y cuenta con una participación de miembros como la Alcaldía de Cartagena, COTELCO, Cámara de Comercio, Sociedad Portuaria, Sociedad Aeroportuaria, entre otros. Corpoturismo tiene la misión de liderar la consolidación de Cartagena como una sociedad turística sostenible, a través de la planeación del desarrollo turístico de la ciudad; gestionando el direccionamiento, la promoción y la competitividad de la actividad turística de la ciudad con los diferentes grupos de interés.

⁷⁰ Entrevista con Luz Paternina Mora, junio 2016.

⁷¹ Serrezuela es la anterior Arena de Toros ubicada en el barrio San Diego, construida en madera, en estado de deterioro. El dueño la ha comprado para reconstruirla como centro comercial y turístico, pero considerando que es monumento nacional, necesita de seguir las normas y exigencias prescriptas por el Ministerio de Cultura.

la implementación de los planes turísticos. La gestión de la ciudad turística exige costos altos, por lo tanto se hace un llamamiento a la contribución del Gobierno Nacional para la financiación de inversiones públicas adicionales. Algunas leyes establecen una contribución al desarrollo turístico, como la Ley del Bicentenario,⁷² que el Presidente de la República ha sancionado el 29 de junio 2016. Esta ley sirve para liberar recursos de inversión del Gobierno Nacional para la ciudad, incluyendo la financiación de proyectos urbanos turísticos como la Terminal Turística de Cruceiros y el Bulevar Turístico de Bocagrande.

3.3 Efectos del desarrollo turístico en la comunidad cartagenera

Esta sección incluye el análisis de los proyectos urbanos turísticos en Cartagena de Indias en las últimas décadas, identificando los efectos, logros y perspectivas de estos sobre la transformación de la ciudad, tanto en el campo físico-espacial como en el campo social y cultural.

Los resultados del análisis incluyen la interpretación de los comentarios de residentes, planificadores, funcionarios de la Alcaldía y académicos, así como arquitectos patrimoniales que fueron entrevistados sobre el desarrollo urbano y turístico en Cartagena de Indias en el marco de esta investigación.

Diversificación, expansión, densificación y unilateralidad

A través de la bibliografía se puede concluir que las inversiones urbanísticas en la ciudad en favor del turismo benefician el desarrollo urbano, siempre que estén correctamente integradas en la estructura urbana existente. La ampliación de proyectos turísticos como hoteles y atracciones turísticas contribuye a la dinámica económica, social y cultural de la ciudad, si se integran adecuadamente con las funciones urbanas principales, no obstaculizan el desarrollo de la sociedad urbana y se evitan los efectos adversos de la presión turística en la ciudad como la congestión y la contaminación (Roca, 2014). ¿Cómo se experimentará en Cartagena?

La planificación urbano-turística se ha centrado a lo largo del siglo XX en la separación de funciones, creando zonas fragmentadas y lugares específicos para la utilización de los turistas. En el presente están previstos nuevos proyectos como puertos, marinas, y obras infraestructurales interconectando los barrios nuevos y existentes.⁷³ Había un notable incremento en las actividades del sector privado, reflejado en la ampliación de construcción de proyectos residenciales y turísticos que se dispersan en el territorio a lo largo de las vías, entremezclándose con los núcleos donde vive la población local. El extenso territorio del distrito de Cartagena ofrece muchas oportunidades para la creación de un programa territorial que atiende a la demanda de las diferentes funciones urbanas, colocando éstas en un diseño espacial, para que se inicie un proceso de desarrollo urbano sustentable. Sin embargo el desarrollo urbano unilateral ha sostenido, mostrado por la zona existente, que se caracteriza como una densificación de edificios turísticos en las penínsulas, el refuerzo de la imagen turística en el centro histórico y la exclusividad de las nuevas zonas residenciales en la región costera norteña.

⁷² La ley de Bicentenario refiere al sitio de Cartagena desde agosto hasta 6 de diciembre 1815 (105 días), en el proceso de la Independencia de Colombia del yugo español, por las tropas y terrestres del general Pablo Morillo, que causó la muerte de una tercera parte de los habitantes de la ciudad por hambruna y pestes. La ley es una iniciativa para resarcir a la ciudad con obras importantes y que el Gobierno Nacional destine recursos para financiar proyectos en la ciudad (El Universal, 29 de junio 2016).

⁷³ Entrevista con Luis Dunoyer, julio 2016.

La inversión privada ha sido esencial para el progreso de la ciudad y el sector empresarial desempeña un papel crucial en los proyectos urbano-turísticos, según Luis Dunoyer (2016). Sin embargo, se expresa críticamente sobre los efectos del desarrollo turístico en el área urbana existente, entre otros porque el exceso de proyectos del sector privado resulta tener efectos indeseados⁷⁴ en el desarrollo urbano, que conduciría a la unilateralidad de funciones y usuarios, la disminución de residentes originales y la desaparición o negligencia de lugares verdes públicos. El desarrollo turístico provoca problemas en el uso del espacio público, como la falta del cuidado de las calles y las plazas, y se nota indiferencia en la gestión de los bienes turísticos. En la ciudad histórica se observa que varios inmuebles patrimoniales de propiedad privada se van a deteriorar por manejo inadecuado de los dueños. La incapacidad o falta de voluntad para mantenerlos se explica por motivos como los objetos de los dueños de conseguir fondos, subsidios u obtener permiso para explotarlos de manera que les sirvan más (Vergara, 2016; Bustamante, 2016).

Germán Bustamante (2016), residente y arquitecto patrimonial, comenta que Cartagena funciona todavía como una ciudad fragmentada, puesto que el centro ha perdido sus principales funciones residenciales, añadiendo que las nuevas formas de uso de los bienes en favor del turismo resultan obstaculizar la sustentabilidad del patrimonio urbano para la comunidad. Isaza (2016) lo confirma, comentando que los residentes del centro histórico cada día son menos y no se benefician como los turistas de los edificios y espacios públicos rehabilitados. Este proceso haría llevado a la sospecha de que el poder empresarial gana con permiso de las autoridades municipales, lo que se muestra por proyectos urbano turísticos como el de Serrezuela⁷⁵ y el de Getsemaní, donde la importancia de la economía turística ha prevalecido sobre el interés de la población local. En el primer caso se ha dejado sin explotar la oportunidad de un proyecto residencial en el barrio de San Diego, y en el segundo caso se hizo desaparecer la dinámica local en Getsemaní, después la deslocalización del mercado público, dando lugar al Centro de Convenciones.

Bustamante (2016) lamenta que la ciudad en el presente ha perdido la calidad urbana que tenía hace un medio siglo, que la caracterizó en los años 60 como un centro múltiple funcional y conjunto de actividades cotidianas para la sociedad urbana, donde había cohesión social y diversidad. Él opina que la desaparición de estas calidades está causada por la comercialización y la especulación relacionada con el desarrollo turístico en el último medio siglo.

Involucración social, renacimiento cultural, y segregación

Siendo puerto de la industria turística del país, la economía del turismo es vista como un sector estratégico que tiene impacto social, puesto que en el presente está generando la tercera parte del empleo⁷⁶ de la ciudad, debido al aumento de los servicios, de la construcción, del transporte y de los eventos, comenta Irvin Pérez (2016). Por ser una economía vulnerable y dinámica, el sector del turismo contribuiría sólo al desarrollo urbano sustentable si formara parte en un cuerpo económico más grande (Van der Borg, 1991), lo que es el caso de Cartagena, donde las

⁷⁴ La densificación indeseada en la zona turística parece que ser causada por transferencias de derechos, que fomentaría la ampliación de proyectos mediante de la inversión privada (Entrevista con Irvin Pérez, junio 2016).

⁷⁵ Serrezuela es la anterior Arena de Toros, una construcción de madera en deterioro, Patrimonio Nacional, ubicado en el barrio San Diego, que está en reconstrucción para convertirla en un complejo comercial y centro de eventos.

⁷⁶ Entrevista con Irvin Pérez, junio 2016.

actividades portuarias e industriales suponen la posición más grande en el PIB de la ciudad, lo que ha confirmado Luis Dunoyer (2016).

El desarrollo turístico reforzó la involucración de temas sociales y culturales a través de la ampliación de la oferta de actividades y de alojamientos en el Centro histórico, que llevaría a la interacción entre los turistas y la sociedad urbana. Los entrevistados del campo del patrimonio cultural se muestran positivos sobre la contribución del turismo en el renacimiento cultural de la ciudad, logrado por los proyectos turísticos patrimoniales inmateriales como la organización⁷⁷ de festivales culturales y actividades tradicionales, que promueven también la integración entre la comunidad urbana. El renacimiento cultural está relacionado con la creación de la imagen turística de Cartagena como ciudad caribeña, que llevaría al reconocimiento y el refuerzo de la identidad afro-descendiente en la sociedad cartagenera. Se puede concluir que la globalización o 'glocalización'⁷⁸ (Pérez y Mosciatti, 2009) debida al desarrollo turístico ha contribuido al intercambio social y la integración de las culturas de la comunidad urbana. Por lo tanto los proyectos urbanos turísticos tienen impacto cultural, tanto para la ciudad como para Colombia, aunque la modificación turística del patrimonio cultural de Cartagena tiende a convertirse en un tema de folclore, lo que Luz Paternina (2016) llama un tema imperfecto del desarrollo turístico, pues no representa en realidad la identidad cartagenera ni la colombiana.⁷⁹ En este sentido se habla de una ciudad "fingida" (Palou, 2006) que se ha transformado a través de los imaginarios de los visitantes. Isaza (2016) habla de la ciudad "marca", comentando que las políticas y las inversiones públicas se centran en la mercadotecnia de Cartagena, en la apariencia de la ciudad hermosa y civilizada para los visitantes, ocultando los temas propios de la realidad.

Los proyectos urbanos turísticos han tenido efectos sociales negativos como el proceso de segregación, que se relaciona con la mercantilización de los lugares y el aumento de valor económico del terreno e inmuebles en las áreas turísticas, conduciendo a la expulsión de economías locales y de la población local. Este proceso amenaza el valor social y cultural de estos lugares, lo que es un tema adverso persistente puesto que ya existía en el siglo XX. Se sospecha, además de la especulación del terreno en el desarrollo urbano residencial, caracterizado por la construcción de las urbanizaciones exclusivas para la clase alta. Así que el desarrollo urbano y turístico planteado y adoptado tiende a aumentar las diferencias socio-económicas de la comunidad urbana. La especulación del sector inmobiliario es un fenómeno que según los entrevistados tendría que ocuparse del poder del sector empresarial, el retraso de los proyectos del POT, la falta de claridad de las normas y reglas, la falta de financiación para inversiones públicas y la asimetría económica en la ciudad. Los entrevistados de la área de patrimonio cultural están preocupados por la audacia del sector empresarial en la proyección de obras turísticas, comentando que todavía está permitido explotar terrenos disponibles de interés turístico sin tomar en cuenta los intereses de la población local, por ejemplo en Tierra Bomba, Boquilla y Barú.⁸⁰

⁷⁷ Este proceso ya comenzó en 1991 con el programa de integración de los grupos étnicos y el reconocimiento de su identidad, incluyendo la involucración y refuerzo de la cultura y los derechos de la población afro-descendiente en Cartagena, iniciando programas culturales que fueron fomentados por el Ministerio de la Cultura.

⁷⁸ Vea capítulo 1.3.

⁷⁹ Entrevista con Luz Paternina, junio 2016.

⁸⁰ Este comentario es una reminiscencia de la deslocalización del mercado público en Getsemaní y el desplazamiento de los pobladores del barrio de Chambacú. (Entrevista con Germán Bustamante, junio 2016).

Germán Bustamante (2016) opina que el beneficio de los ciudadanos se ha descuidado. Según el “haría un refuerzo residencial en la ciudad, mejoraría el sistema comunitario, frenaría el sector empresarial para que el rendimiento de la explotación turística no fuera hacia afuera del distrito, sino se utilizara para la comunidad urbana, y además fijaría el control de las normas y reglamentos, para eliminar la contaminación, la injusticia, la corrupción y la marginalización del pueblo”. De las conversaciones con los representantes de la Alcaldía resulta que las autoridades municipales abordan estas medidas planificando proyectos distinguidos en las zonas urbanizadas, en consulta y participación con la comunidad.⁸¹

La cooperación provee derechos y obligaciones, puesto que todos los actores interesados son responsables del funcionamiento de la ciudad y tienen que preocuparse por los edificios y los espacios públicos. Paternina (2016) dijo “tenemos que educarnos”, lo que se puede interpretar con la actitud deseada tanto del sector público y privado como de los ciudadanos mismos en relación con la gestión de la propiedad urbana de Cartagena. La comunidad cartagenera no muestra mucho sentimiento hacia su territorio, según Vergara (2016), puesto que se nota una ignorancia sobre el manejo de la propiedad colectiva y privada patrimonial, lo que se habría exacerbado con el desarrollo turístico. Juan Luis Isaza señala también el problema de la invasión de los más pobres⁸² que vienen a la ciudad patrimonial para participar del subempleo y de la economía informal y prohibida que se ofrece al turista.

Se enfatiza la importancia de la cooperación, pero se proporcionan implicaciones relacionadas con la construcción de una comunidad igualitaria. Juan Luis Isaza (2016) opina que la ciudad vive una cultura muy difícil en donde las élites toleran la ilegalidad y hacen parte de ella, al igual que el grueso de la población. Desde este punto de vista, la persistencia del proceso de segregación en la ciudad turística no se atribuye sólo a las fuerzas económicas del mercado inmobiliario y del terreno, sino también a las características de la sociedad cartagenera.

3.4 La ciudad turística en transformación

En los últimos 25 años, la expansión de la capacidad y la diversificación de la oferta turística beneficiaron a la ciudad en el campo físico y lo cultural, pero Cartagena de Indias resulta ser todavía dependiente del capital nacional para financiar la gestión de la ciudad turística, a pesar de la autonomía y del florecimiento económico del distrito. La descentralización de las políticas públicas se ha centrado en más inversiones privadas en proyectos urbanos para atraer el turismo, pero éstos no han aumentado la presión sobre los espacios en el territorio urbano existente de los ciudadanos, puesto que la mayoría están construidos en el territorio disponible, con la excepción de la compactación de los proyectos en las penínsulas. Se puede concluir que la dependencia de la inversión externa para la gestión de la ciudad turística complica el proceso a largo plazo de desarrollo urbano y territorial equilibrado, como lo demuestra la persistencia de la especulación, por el que persiste la segregación, que no se ve frenado por las políticas públicas ni por la sociedad cartagenera.

⁸¹ Entrevista con Luz Paternina, junio 2016.

⁸² Isaza señala el fenómeno, que llama muy preocupante y alarmante, de migraciones y desplazamientos, generados por los procesos de confrontación armada de las regiones circundantes y de otros departamentos, así como de la pobreza.

Conclusiones

Esta investigación se centró en la transformación de Cartagena de Indias, una de las ciudades portuarias más importantes de Colombia en el mar Caribe convertida también en una ciudad turística. La vista de la hermosa ciudad amurallada no deja creer que Cartagena de Indias fue destruida casi totalmente después de las guerras de independencia, ni que se haya a cierta distancia una amplia zona de barrios marginales que forma parte de su territorio.

El contraste entre estos extremos ha llevado a la hipótesis de que el desarrollo turístico ha llevado a un aumento en la desigualdad social en la ciudad, que fue confirmada en la bibliografía desde el enfoque espacial-económico de Van den Borg (1991), Villafuerte (2012) y Lievois (2007), que demostraron que la ciudad turística funciona como un sistema de explotación que puede causar apiñamiento de las funciones urbanas originales, así como segregación. Un razonamiento adicional desde el enfoque antropológico e histórico de Streicker (1997), Cunin y Rinaudo (2005), concluyó que la transformación turística fomenta la separación de las clases socioculturales, que la sociedad cartagenera parecía mantener deliberadamente. Se ha apelado a la intervención y la anticipación del gobierno municipal a gestionar y desarrollar la ciudad y su territorio, para que Cartagena fuera atractiva y funcional tanto para sus propios habitantes, como para los visitantes. La implementación de las políticas públicas del ordenamiento territorial ha sido tema de importancia en esta investigación, así como el papel del sector privado en el desarrollo de proyectos turísticos.

Las repuestas a la pregunta principal sobre los motivos de la transformación de Cartagena como ciudad turística han conducido a la conclusión de que los cambios más específicos que han dado un impulso al desarrollo turístico en el siglo XX fueron: primero, las políticas del gobierno central para diversificar la economía con el sector del turismo, asignando Cartagena como centro turístico de Colombia en 1943; segundo, la transformación espacial para desarrollar una zona turística y la construcción del Centro de Convenciones en 1979 para el turismo de negocio; y finalmente la declaración de Cartagena como Patrimonio de Humanidad Mundial en 1984.

El análisis de la historia demostró que el desarrollo turístico había funcionado en correspondencia con las ideas de Wang (2011), que concluyó que el éxito de una ciudad turística depende del liderazgo del gobierno así como de la financiación. Ha habido una intervención prolongada del gobierno nacional respecto al turismo en Cartagena que ha conducido a inversiones sustanciales de la Nación en la restauración de los monumentos y en la construcción de la infraestructura turística. Como queda escrito en capítulo 2, las políticas territoriales se han dirigido a la demanda turística, fomentando la inversión privada y transformando los barrios para dar paso a proyectos turísticos en detrimento de la población local. La investigación sobre el desarrollo turístico en los últimos 25 años condujo a la conclusión de que las políticas públicas territoriales, implementadas en Cartagena como distrito autónomo, han dado lugar a la ampliación de la oferta turística, tanto en el centro histórico como a lo largo de la costa, gracias a un fuerte aumento en el número de hoteles. Por otro lado, en el contexto de las primeras décadas de la autonomía de Cartagena, no se puede comparar el impacto del turismo con los efectos del crecimiento poblacional en el desarrollo urbano, ni con los efectos de las actividades industriales y portuarias en la economía, que se corresponde con el razonamiento de que el turismo contribuye al desarrollo de la ciudad como parte integrada en un cuerpo económico y social mayor (Van den Borg, 1991).

Como se describe en el capítulo 1, se experimentó un cambio de modelo de gestión de la ciudad turística hacia la diversificación y globalización, que se corresponde con las ideas de autores como Hernández (2004), Espinoza (2012) y Andrade (2012), que opinaron que este modelo revalorizaba el territorio urbano. Para la comprensión del funcionamiento de la ciudad turística se utilizaron los principios del sistema urbano turístico como modelo, El análisis de los resultados han sacado a la luz algunas observaciones notables relacionadas con este periodo de la transformación de la ciudad.

En primer lugar, se encontró que el desarrollo del turismo se ha consolidado en sus múltiples formas y áreas siendo balneario, muelle de cruceros, lugar de encuentro para congresos y eventos culturales, y ciudad patrimonial, lo que corresponde con el desarrollo turismo exitoso (Van den Borg, 1991; Iordache, 2013). Además se ha experimentado un renacimiento cultural, gracias, entre otros, a la diversificación de la oferta turística en la ciudad patrimonial. Sin embargo, a pesar del crecimiento económico en las últimas décadas, el Distrito autónomo sigue siendo dependiente de la inversión del gobierno nacional para la realización de los proyectos urbanos turísticos, lo que ha mostrado que la operación turística no generaba el rendimiento necesario para la auto-sostenibilidad del sistema urbano turístico.

En segundo lugar, parecía que el crecimiento económico y la participación sustancial del sector privado en el desarrollo urbano han conducido tanto a la densificación de los proyectos hoteleros en el área existente como a la apropiación privada de tierras retiradas aprovechando la disponibilidad del extenso territorio del Distrito, lo que produjo la construcción de proyectos autónomos. La unilateralidad de proyectos autónomos amenazan la dinámica y la versatilidad que son precisamente los atractivos de la ciudad para residir y visitar (Forneau, 2007; Villafuerte, 2012). Las actuales políticas territoriales persistieron en la división del territorio urbano, localizando la zona turística en el área más civilizada. En este contexto el desarrollo turístico tuvo un impacto limitado o incluso negativo sobre la transformación de la ciudad desde la perspectiva social: los resultados mostraron que se había continuado el proceso de segregación en los últimos 25 años. Este proceso puede explicarse también por el funcionamiento del sistema urbano turístico, que llevaría a la pérdida de la función residencial y de la economía local, y por lo tanto, a la segregación.

Los planificadores del municipio han destinado las políticas a la expansión de la capacidad turística en nuevos lugares atractivos en el extenso territorio del distrito para aliviar la presión en la zona turística. Aunque los proyectos urbanos turísticos no son proporcionales a la enorme tarea de urbanización, el turismo tiene una significación simbólica en Cartagena de Indias y en Colombia, y la disponibilidad de espacios ofrece la oportunidad de crear áreas versátiles para reforzar el sistema urbano turístico, también en el centro histórico. Irvin Pérez ha comentado en nombre de Corpoturismo que no se intenta centrar en el número de turistas sino en la calidad de la ciudad, confirmando la misión de la alianza público privada, que esta liderara a la consolidación de Cartagena como una sociedad turística sostenible.

La investigación muestra que, gracias a la disponibilidad de un extenso territorio, la urbanización en sí misma puede reproducirse separada del desarrollo de la zona turística, lo que es la práctica habitual en Cartagena. Como se describe en el capítulo 1, la transformación turística puede complicar el uso del espacio para los residentes. Eso es también el caso de Cartagena en el centro histórico. Sin embargo, en relación con el número actual de habitantes, el centro histórico es muy pequeño. ¿Dónde y cómo se ha de adaptar el centro de la comunidad urbana en el presente, para que sirva a las generaciones en el futuro?

Los hechos que han salido a la luz en esta investigación, conducen a muchos temas en el debate académico, como por ejemplo el impacto de los cambios demográficos en ciudades latinoamericanas en comparación con las ciudades europeas. Sería interesante buscar respuestas en nuevas teorías del desarrollo urbano y en la contemplación de los cambios en el crecimiento de la población urbana. Este último tema no está tratado en la investigación, pero apunta sugerencias, como el planeamiento del territorio urbano y la política de suelo y la construcción de la identidad urbana.

Otro tema es el de las políticas públicas en relación con el mercado del suelo. La investigación sobre las inversiones públicas y privadas en Cartagena ha demostrado que existe una tendencia a la apropiación privada de tierras y la especulación inmobiliaria, que da lugar al debilitamiento de la posición del municipio como actor en la planificación del ordenamiento territorial, limitando la integración de temas sociales en el desarrollo urbano. Este tema no está elaborado, pero es oportuno para un estudio adicional en relación con los instrumentos que el gobierno municipal necesita para llegar al desarrollo urbano (y turístico) integral y sostenible.

Un tercer tema de interés para el debate académico es el de la gestión de la ciudad patrimonial. En la investigación salió a la luz que la administración de Cartagena se enfrentó con una notable complejidad en la gestión de su patrimonio urbano, a pesar del desarrollo del turismo, en particular debido a los altos costos de su mantenimiento y al conflicto de normas intergubernamentales. Sería interesante examinar más profundamente la gestión de las ciudades patrimoniales en América Latina, en relación con el desarrollo turístico.

Anexo A

Lista de entrevistas durante el trabajo del campo

<i>Entrevistado</i>	<i>Afiliación o rol</i>	<i>Temas tratados</i>	<i>Lugar y fecha</i>
<i>Cristóbal Vallhonrat Anduiza</i>	Arquitecto patrimonial y municipal de Alcalá de Henares, España, Representante de ICOMOS y UCCI	Cartagena de Indias, desarrollo urbano, patrimonio cultural, políticas públicas	Madrid, 26 de Enero 2016
<i>Irvin Pérez</i>	Director de Planeación de Corpoturismo, Cartagena de Indias	Desarrollo urbano y turístico, políticas territoriales, proyectos público - privados proyectos turísticos, Cartagena de Indias	Cartagena de Indias, 21 de junio 2016
<i>Germán Antonio Bustamante Patrón (2)</i>	Residente de Cartagena, Director Escuela-Taller Professor emérito Arquitecto Patrimonial.	Desarrollo urbano y turístico, patrimonio cultural, políticas públicas, Cartagena de Indias	Cartagena de Indias, 22 de Junio 2016 y 29 de Junio 2016
<i>Luz Paternina Mora</i>	Secretaria de Planeación distrital, Alcaldía de Cartagena de Indias	Desarrollo urbano y turístico, políticas públicas del ordenamiento territorial, Cartagena de Indias	Cartagena de Indias, 28 de junio, 2016
<i>Luis Dunoyer (2)</i>	Secretario Privado del alcalde, Alcaldía Cartagena de Indias.	Desarrollo urbano, económico y turístico, Cartagena de Indias	Cartagena de Indias, 28 de junio, 1 de julio 2016
<i>Tatania Rudd</i>	Coordinadora Planeación Instituto de Patrimonio Cultural de Cartagena de Indias	Desarrollo urbano, patrimonio cultural, el desarrollo turístico en Cartagena de Indias	Cartagena de Indias, 28 de junio, 2016
<i>Olimpo Vergara Vergara (2)</i>	Restaurador, Especialista En Derecho ambiental, urbano y Territorial, Cartagena de Indias	Desarrollo urbano, patrimonio cultural y políticas del ordenamiento territorial, Cartagena de Indias	Cartagena de Indias, 28 de junio, 1 de julio, 2016

<i>Entrevistado</i>	<i>Afiliación o rol</i>	<i>Temas tratados</i>	<i>Lugar y fecha</i>
<i>Susana del Castillo</i>	Economista, coordinadora de mercadeo de Novus Civitas, gestora privada de proyectos urbanísticos	Desarrollo urbano, políticas del Ordenamiento Territorial, cooperación público privada, Cartagena de Indias	Cartagena de Indias, Serena del Mar, 1 de julio 2016
<i>Oscar Medina</i>	Ingeniero Civil, experto en la construcción sostenible	Desarrollo urbano y patrimonio cultural.	Bogotá, 2 de julio 2016
<i>Claudia Bueno</i>	Arquitecta, patrimonio Cultural: Escuela Taller Boyacá, experta en Arquitectura sostenible	Desarrollo urbano y patrimonio cultural	Yopal, 5 de julio 2016
<i>Juan Luis Isaza Londoño</i>	Arquitecto, fue entre otros director de Patrimonio del Ministerio de la Cultura	Desarrollo urbano, patrimonio cultural y políticas del ordenamiento territorial, Cartagena de Indias	Bogotá, 7 de julio 2016

Anexo B

Informe de una entrevista

ENTREVISTA. El desarrollo urbano y el turismo en Cartagena de Indias, Colombia

Entrevistado: Profesor, experto Arquitectura, Restauración y Patrimonio urbano

Nombre: Germán Antonio Bustamante Patrón

Función: Director de Escuela-Taller para la construcción de la Arquitectura Patrimonial, Profesor emérito Arquitectura y Patrimonio Cultural, Universidad Tadeo Lozano, Cartagena de Indias.

Ubicación: Colombia, Cartagena, Calle Universidad 36-145

Fecha: 22 y 29 de Junio 2016

Temas: Desarrollo urbano, patrimonio cultural, políticas públicas, Cartagena

Relación con el tema: Experiencia de más que 60 años en el desarrollo urbano de Cartagena de Indias. Profesor arquitectura patrimonial y urbanismo en la Universidad Tadeo Lozano en Cartagena. Director de la escuela-taller que era fundada como iniciativa de España para que se perteneciera la artesanía en la restauración de los monumentos de la época colonial.

Objetivos del tema de investigación:

1. Analizar los aspectos espaciales, físicas y sociales del desarrollo urbano en Cartagena de Indias,
2. Determinar las características urbanas en relación con la economía del turismo,
3. Analizar los enfoques de las políticas del ordenamiento territorial en relación con las del turismo,
4. Identificar los efectos, logros y perspectivas de los proyectos urbanos y turísticos para la comunidad cartagenera,

Introducción

Germán Bustamante ha trabajado como profesor y arquitecto de patrimonio cultural en Cartagena y fue director de la Escuela Taller⁸³ en Cartagena desde la fundación de este, que coincidió con la declaración de Cartagena como Patrimonio Mundial de Humanidad y Cultura en 1984 por UNESCO. Como director de la escuela taller dirigió por 20 años las obras para que las/los jóvenes arquitectos y constructores aprendieran la restauración de los bienes patrimoniales.

⁸³ El programa de la Escuela Taller capacita a jóvenes colombianos entre 18 y 25 años en oficios tradicionales vinculados con el patrimonio cultural en Colombia, en espacios de inclusión y convivencia donde prima la equidad y el respeto por la diversidad, aspectos indispensables para fomentar la construcción de una cultura de paz que respeta y defiende la memoria y la identidad. Al final de su ciclo formativo, los egresados de las Escuelas Taller se convierten en individuos emprendedores que entienden el patrimonio cultural como una fuente de desarrollo local. Colombia cuenta actualmente con Escuelas Taller localizadas en Barichara, Bogotá, Buenaventura, Cartagena, Mompox, Popayán, Salamina y Tunja; cada una de ellas se enfoca a objetivos específicos que responden a las necesidades del municipio o la región cultural en la que se localizan. (<http://www.programaescuelastallercolombia.com/presentacion>)

Los aspectos espaciales, físicas y sociales del desarrollo urbano en Cartagena de Indias.

Germán Bustamante conoce la ciudad histórica de Cartagena por casi toda su vida, la que él describe como una ciudad tranquila y dinámica en los años 60 del siglo XX, que funcionó como el centro de actividades cotidianas de la comunidad urbana. Aparte de los edificios monumentales que tenían funciones públicas o religiosas, se encontraron los edificios residenciales que todos eran habitados, así como el mercado y los talleres que formaban en conjunto una variedad urbana. Se encontraron también unas fábricas, como la fábrica de jabón y la de gaseosa, que generaron actividad industrial, aunque esta conducía a problemas de salud por la contaminación. Había una cohesión social, ya que familias populares y familias de los empresarios industriales vivían en el centro. Se mantuvieron bien los edificios históricos. En el presente el centro de Cartagena está físicamente conservado, así como las murallas y las fortificaciones, que son en buen estado, pero German Bustamante considera que la ciudad ha perdido la calidad y la identidad urbana que tenía antes que el turismo se desarrolló en la ciudad.

Descripción de las características arquitectónicas y urbanísticas en Cartagena de Indias en relación con el desarrollo turístico.

El turismo ha tenido una influencia significativa en el desarrollo urbano y por este ha cambiado la imagen física de Cartagena, según Germán Bustamante. El frente del mar sea todo el borde considerada zona turística. El desarrollo del turismo fue ganando impulso en la segunda mitad del siglo XX y provocó cambios sustanciales en la ciudad. Resultó que se realizó la construcción de las urbanizaciones según exigencias comerciales y perspectivas de los forasteros, así como la reconstrucción del patrimonio urbano.

Principalmente existía el turismo de sol y playa, lo que se desarrolló en la península Bocagrande como la zona turística hasta 1980, pero después de la declaración del Patrimonio Mundial en 1984 la gente iba a Cartagena para admirar las fortificaciones y el centro histórico, que resultó en la transformación de la ciudad en una atracción turística.

El desarrollo turístico ha llevado al aumento de funciones comerciales en la ciudad histórica. Surgieron nuevas formas de uso de los bienes patrimoniales, como hoteles, apartamentos de vacaciones, restaurantes y funciones comerciales.

El desarrollo turístico ha llevado al centro deshabitado. Una de características más lamentables del fenómeno del turismo es la gentrificación, considerada como una de las consecuencias del subido de los precios de la tierra e inmuebles debido a la explotación turística. Esta situación condujo a la especulación y a la pérdida de los residentes, que prefirieron vender sus casas y no siguen viviendo en el centro. Los edificios de viviendas han perdido su permanencia porque el cartagenero promedio no puede pagar el actual precio de estas.

El desarrollo turístico ha llevado a gestión descuidada del patrimonio arquitectónico. Aunque la ciudad parece que ser bien preservada, se observa varios edificios patrimoniales que están deteriorados y están en venta o arriendo. También se encuentra varios edificios patrimoniales en el centro que son parcialmente vacíos. Los propietarios que explotan estos inmuebles suelen de utilizar los espacios en la calle para una función comercial, descuidando los pisos superiores y

dejándolos abandonados. Germán Bustamante considera que estos problemas son causados por la especulación, relacionada con el aumento ilimitado del valor económico de los inmuebles en la ciudad histórica. Los propietarios quieren aprovechar el rendimiento de la venta o de la explotación y no tienen interés en el rehabilitar de la ciudad, ni en el mantenimiento de los bienes, considerando que no son capaces de pagar los costos de la restauración según las normas nacionales para la preservación del patrimonio cultural.

El desarrollo turístico trajo también prácticas ilegales como el alquiler ocasional e informal de alojamientos - aunque hay restricciones en la ciudad histórica- y el surgimiento de zonas de prostitución y rutas de drogas.

Los enfoques de las políticas del ordenamiento territorial y del turismo

Las políticas públicas para explotar los bienes patrimoniales no parecen ser muy restrictivas. Las políticas públicas tendrían que iniciar la reconstrucción de todos edificios vacíos para convertirlos en edificios residenciales permanentes en lugar de construir nuevos proyectos comerciales, según Germán Bustamante, porque hay que hacer una refuerza residencial. Las normas de uso no se cumplen. En el presente es demasiado libre comercio, mostrado por los contrastes en la apariencia de los bienes patrimoniales. El financiamiento de la explotación del patrimonio cultural⁸⁴ está reglamentado, pero faltan las capitales.

No hay planeación urbana. La protección de la costera es un tema que ya existe por años - ¿cuántos de los planes del POT en 2002 se han realizado en realidad? Los equipamientos ni las vías han cumplido. (Se nota una dependencia de los fondos nacionales para las inversiones necesarias en la infraestructura).

El territorio de las Islas no es bien reglamentado. Todavía falta acueducto, los pobladores consiguen su agua por barco. El turismo en las islas está llegando y desarrollándose poco a poco, pero todo es industria privada, no hay intervención pública. Hay planes, como un puente a Tierra Bomba o el desplazamiento de la base Naval, pero este plan está en discusión porque no pueden decidir sobre la ubicación de esta.

Muchos planes no van a ser realizadas porque hay siempre mucha oposición. El sistema comunitario no funciona: a menudo la empresa privada tiene el poder. Germán Bustamante menciona el ejemplo de las Marinas, que no están planificadas, porque no hay sitio: ni al borde del barrio Manga, ni al del Bocagrande, ni Castillo Grande, nadie quiere que se ubiquen las Marinas en sus territorios, aunque sea una forma muy rentable del turismo.

⁸⁴ La reconstrucción de los monumentos es implementado de una manera variada y no parece que las normas y las reglas previamente establecidas se mantienen. UNESCO ha cambiado sus reglamentos frecuentemente: en 1989 habían los criterios de tipologías, en 1991 las normas no se han cumplido, físicamente sí, pero la población está abandonada por la explotación.

Uno de los últimos proyectos urbano turísticos es el desarrollo urbano de la costa al Norte de Cartagena a Crespo y la Boquilla, donde la mayoría de los proyectos fue iniciada, construida y explotada por las empresas de finca raíz en un sistema que parece de servir sólo para los intereses financieros de los dueños.

Si se compare Cartagena con otras ciudades, esta ciudad tiene una clase dirigente industrial, que viene de afuera de la ciudad, que usa, pero no es productora, y el rendimiento desaparece por gran parte hacia afuera del distrito.

El control y la aplicación de normas y reglamentos no se aplican suficientemente. El control de contaminación no funciona, hay una gran injusticia, una gran corrupción, el pueblo es marginado: la ciudad conoce mucha desigualdad.

Hasta ahora Cartagena no tiene área metropolitana. Cartagena se presenta como una ciudad fragmentada, que está mostrado también por proyectos urbanísticos como La Matuna, considerada uno de los fracasos urbanos de Cartagena según Germán Bustamante. Estaba planificado en los años 1950 como un centro de negocios, comercial y administrativo para aliviar la ciudad de la congestión y contaminación, pero había cero parqueadero. En los años 1960 construyeron oficinas de 5 pisos. En los años 70 construyeron un proyecto de 20 pisos, que fracasó por problemas financieros debido al sistema de préstamos. La proyección de la Matuna se puede llamar una descentralización espacial, que ha eliminado las funciones cruciales de la ciudad, conduciendo a la pérdida del centro urbano.

Los efectos, logros y perspectivas de los proyectos urbanos y turísticos para la comunidad cartagenera y la ciudad.

El turismo masivo tiende ser malo para el patrimonio, la imagen cambia físicamente y socialmente. Funciones comerciales cambian la estructura.

Germán considera el poder económico como un problema estructural en esta ciudad. Para el desarrollo turístico se permite que tierras de interés turístico sean explotadas por empresas privadas. Eso es lo que pasa en La Boquilla, a lo largo de la costa y lo que pasó recientemente también en las islas Tierra-bomba y Barú. Faltan planes para la comunidad, que condujera a la preservación de la cultura y la identidad del pueblo original. Hay que preservar la tierra de los pueblos, para la comunidad afrodescendiente: generar una propiedad colectiva, eso no es que pasa en Cartagena.

El desarrollo turístico ha conducido a la reconstrucción y al uso comercial de los edificios históricos de importancia. Muchos patrimonios eran propiedades privadas, como el castillo San Felipe, que después fueron nacionales⁸⁵. Las normas y reglas vienen del UNESCO y el Ministerio

⁸⁵ Los monumentos más específicos en Cartagena son propiedades nacionales. Se habla de 3 escalas: el nivel municipal, lo departamental y lo nacional lo que es el Ministerio de Cultura. No hay una línea fija entre ellos. El tema del patrimonio en el presente depende del IPPC, que sigue las normas del ministerio a la orden del Alcalde. La escuela-taller es un programa del Ministerio de Cultura. Las fortificaciones son propiedad nacional desde 1886. En 1920 el Gobierno nacional entregó la administración a la sociedad de mejoras públicas (sus miembros eran de la burguesía de Cartagena) y fue transmitido después a la escuela-taller cuando esta era fundada.

de Cultura, que no siempre convienen con las necesidades del lugar (para formar un conjunto urbano vivo y reforzar la sostenibilidad de la comunidad). Se observa un conflicto entre las reglas y la realidad o viabilidad de los proyectos patrimoniales.

Un ejemplo es Serrezuela, una propiedad privada, que antes era una plaza de toros. La arena era obsoleta y cuando la estructura de madera comenzó a colapsar, el dueño no quiso reconstruirlo, pero las reglas del patrimonio requieren que se la recuperó en su estado original. Para hacerlo viable el dueño creó un proyecto comercial, de madera para eventos, relacionado con el tema de espectáculo para el público, que tenía la anterior arena también. Desde la opinión de un residente, se tenía preferencia por un conjunto de viviendas en ese lugar, pero las normas y reglas nacionales de preservación de patrimonio no permiten esta transformación (Bustamante, 2016).

El desarrollo turístico trajo efectos positivos como el renacimiento cultural de la ciudad por la organización de festivales culturales anuales y actividades tradicionales. Hay el festival del Cine, de la literatura, de la música clásica, de teatro, trayendo la gente del interior e internacional. Estas festivales promueven la integración con la comunidad. Eran iniciativas del exterior, que han descubierto la magia caribe de Cartagena.

La nueva constitución en 1991 puso en marcha el programa de integración de los grupos étnicos y el reconocimiento de su identidad. Sigue un tema muy importante y en Cartagena se pone mucha atención a la involucración y la refuerza de los derechos de los afrodescendientes.⁸⁶ El ministerio de la Cultura promueva la integración y el reconocimiento de todos pueblos y etnicidades por iniciando e implementando estructuralmente programas culturales en todas ciudades en el país. Sin embargo los procesos para la integración entre los turistas y la comunidad (todavía) no han acrecido.

“La magia Caribe es lo que quiere el turista, pero se refiere a una cosa medio loco que le encanta, que no es como se siente el habitante en realidad”.

Publicaciones.

BUSTAMANTE, G. (1994). ‘Conservación de Cartagena y el impacto del turismo’. *Rehabilitación integral en áreas o sitios históricos latinoamericanos*, pp. 177-182. Seminario Taller 10-14 de enero de 1994. Quito: Patrimonio de la Humanidad.

⁸⁶ ‘Superar la desigualdad’ es el objetivo 1 del plan del desarrollo de Cartagena 2016 – 2019: Cartagena, primero la gente.

Bibliografía

ABELLO, A., *et al.* (2015). *Los desterrados del paraíso. Raza, pobreza y cultura en Cartagena de Indias*, pp. 110-253. Cartagena de Indias: Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar (ICULTUR).

ACERENZA, M.A. (2011). 'Conceptos, tipos y modalidades de turismo VIII: Turismo cultural', Montevideo, *Portal de Améric*. Recuperado de: www.portaldeamerica.com/index.php/columnistas/miguel-angel-acerenza/item/5150-conceptos-tipos-y-modalidades-de-turismo-viii-turismo-cultural

AGUILERA DÍAZ, M. y MEISEL, A. (2009). *Tres siglos de historia demográfica de Cartagena de Indias*. Bogotá: CEP-Banco de la República-Biblioteca, Colombia.

AGUILERA ROJAS, J. (1982). 'La cuadrícula: un modelo urbano para las ciudades americanas'. *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, N°54, pp. 55-80.

ARCIERI, V. (2016). 'El Hotel Caribe, pionero del turismo en Bocagrande', *Heraldo*, 23 de enero 2016.

ARENAS, J. E. (2009). Aproximación a la Cartagena empresarial: un análisis coyuntural. Fundación Universitaria Tecnológico Comfenalco, Cartagena de Indias.

BÁEZ, J. y CALVO, H. (2002). *Serie de estudios sobre la costa Caribe: balance del turismo regional en la década de los noventa. Casos de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena*. Cartagena: Departamento de Investigaciones, Universidad Jorge Tadeo Lozano.

BELTRÁN, A. y SUÁREZ, L. (2010). 'Análisis integrado del Territorio', *Diagnostico ambiental de los cuerpos internos de la ciudad de Cartagena de Indias*, pp. 124-144. Fundación Universitaria Tecnológico Comfenalco, Facultad de Ingeniería, programa Tecnología e Ingeniería Ambiental.

BERNAL, C, *et al.* (2005). "La competitividad turística de Cartagena de Indias: análisis del destino y posicionamiento en el mercado", en: *Estudios sobre la competitividad de Cartagena, serie n°4*. Observatorio del Caribe.

BERNÁNDEZ, C. *et al.* (2013). 'Carthagène-Veracruz. Villes-ports dans la mondialisation', *Sociedad y Territorio*, Vol. 15, N° 48, pp. 555-565. México, Universidad Autónoma Metropolitana.

BOLÍVAR, A. (2001). 'Globalización e identidades: (Des) territorialización de la cultura'. *Revista de educación*, N° extra 1, pp. 265-288.

BORG, J. van der. (1991). *Tourism and Urban development. The impact of tourism on urban development: towards a theory of urban tourism, and its application to the case of Venice, Italy*. Amsterdam: Thesis Publishers, Tinbergen Institute Research series, N° 2.

BUISMAN, D. (2014), 'Van niemand en iedereen tegelijk'. *Belgisch vakblad Publieke Ruimte* Recuperado de: <http://www.stateofflux.nl/van-niemand-en-iedereen-tegelijk>

BITRAGO, A. (2006). 'Rodeados por las murallas. Conflictos por el territorio en La Boquilla, Cartagena', *Memorias, Revista digital de historia y Arqueología desde el Caribe*, Vol. 3, N° 5.

BUSTAMANTE, G. (1994). *Conservación de Cartagena y el impacto del turismo*. 'Rehabilitación integral en áreas o sitios históricos latinoamericanos', pp. 177-182. Seminario Taller 10-14 de enero de 1994, Quito: Patrimonio de la Humanidad.

CABEZA, I. (2013). 'Segregación en el Distrito de Cartagena de Indias: Una aproximación desde la distribución espacial de la población'. *Revista Sociedad & Naturaleza*, Vol. 25, N° 2, pp. 255-266.

CARRILLO, H. *et al.* (2012). 'El desarrollo de la actividad turística en Cartagena de Indias: implicaciones y urbanas: 1943 - 1978'. *Palabra: Palabra que obra*, 2013, N° 13, pp. 190-221.

CARRIÓN, F. (2001). *La ciudad construida*, pp. 7-25. Quito: FLASCO.

CHANG, T.C.. *et al.* (1996). 'Urban Heritage Tourism, A global-local nexus'. *Pergamon Annals of Tourism Research*, Vol. 23, N° 2, pp. 284-305.

CHAPPARRO, J. y SANTANA D. (2010). 'Institucionalización del turismo internacional en Cartagena de Indias durante la primera década del siglo XXI'. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol.14.

CLELLAND, D. (1986). 'Tourism and Future heritage. Genes - Dreams - Designs or the Engaging of the Syndromes of S, S and S.' *Built Environment (1978-)*, Vol. 26, N° 2, pp. 99-116.

CORAGGIO, J.L. (2001). 'La economía de las ciudades en su contexto', en: CARRIÓN, F. (2001). *La ciudad construida*, pp. 113-177. Quito: FLASCO.

COULOMB. R. (2001). 'Modelos de gestión en los centros históricos de América Latina y el Caribe', en: CARRIÓN, F. *La ciudad construida*, pp. 77-97. Quito: FLASCO.

DEAVILA, O. (2008). *Políticas urbanas, turismo y exclusión social en Cartagena durante la segunda mitad del siglo XX*. Cartagena de Indias: Universidad de Cartagena.

DEAVILA, O. (2008). 'Construyendo sospechas: imaginarios del miedo, segregación urbana y exclusión social en Cartagena 1956-1971', *Cuadernos de literatura del Caribe y Hispanoamérica*, N° 7, pp. 1-12.

DEAVILA, O. (2014). 'Las otras caras del paraíso: veinte años en la historiografía del turismo en el Caribe, 1993 - 2013', *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, Vol. 11, N° 23, pp. 76-95.

DEL CASTILLO, S. y DEL CASTILLO, R. S. (2013). 'Cartagena, un siglo de transformación urbana'. *Novuscivitas*, Colombia.

DIZ CARABALLO, A. (2014) 'Turismo, modernidad, y exclusión social en Cartagena de Indias, 1913-1946', *Revista estudiantil Aula*, pp. 24-37. Cartagena de Indias: Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Humanas.

DUGLAS, J. *et al.* (2000). 'Diversidad y retos en la descentralización Municipal en Colombia'. *América Latina, hoy. Revista de ciencias sociales*, N° 24, p. 45-54.

ESPINOSA, A. (2015). 'Desarrollo humano y desigualdades en Cartagena de Indias, 1980-2015', en: ABELLO, A. *et al.* (2015) *Los desterrados del paraíso. Raza, pobreza y cultura en Cartagena de Indias*, pp. 220-253. Cartagena de Indias: Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar.

ESPINOZA, R. *et al.* (2012). 'Lo global-local como base del turismo y la sustentabilidad. Una aproximación a la discusión teórica conceptual', *Lo glocal y el turismo. Nuevos paradigmas de interpretación*, pp. 41-54. Academia Mexicana de Investigación Turística.

ESTANY, A. *et al.* (2013). *Cartagena de Indias, realidad y futuro*. Barcelona: Fundación Esteyco.

FALK, N. (1998). 'Recourcing the revival of the City and City centers', *Built Environment*, Vol. 24, N° 1, pp. 6-15.

FERERO, M. (2016). *Breve historia de Cartagena*. Ariel, Grupo Planeta, Bogotá.

FLOREZ, F. J. (2015). 'Culto a la piedra, desprecio a la gente: Cartagena en tres escenas', en: ABELLO, A. *et al.* (2015) *Los desterrados del paraíso. Raza, pobreza y cultura en Cartagena de Indias*, pp. 110-123. Cartagena de Indias: Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar.

GALVIS, L.A. *et al.* (1999). *Determinantes de la demanda por turismo hacia Cartagena, 1987-1998*. Centro de Investigaciones económicas del Caribe colombiano. Banco de la Republica Cartagena de Indias.

GÂRBEA, R. V. (2013). 'Urban tourism between content and aspiration for Urban development', *Management & Marketing*, Vol. 11, N° 1, pp. 193-201.

GARCÍA, O. M. *et al.* (2004) 'Espacio Público, El reto de la gestión urbana', *Bitácora Urbano-Territorial*, Vol. 1, N° 8, pp. 103-109.

GETINO, O. (2010). *Apuntes sobre turismo, tiempo libre y ocio*, pp. 215-223. Recuperado de: <http://www.untref.edu.ar/documentos/indicadores2010/Apuntes-sobre-turismo-tiempo-libre-y-ocio-Octavio-Getino.pdf>

GETINO, O. (2010). 'El-turismo-como-parte-del-tiempo-de ocio'. Recuperado de: <http://octaviogetinocine.blogspot.nl/2010/06/el-turismo-como-parte-del-tiempo-de.html>

GISPER, C. (1993). 'Las consecuencias sociales del turismo'. *Enciclopedia práctica profesional de turismo hoteles y restaurantes*, Barcelona: Editorial Océano.

GODOY, R. (2003), 'El Sistema Urbano en la Ordenación del territorio. Estudio de caso. Departamento del Atlántico', *Cuadernos de geografía*, Vol. 12, N° 2, pp. 61-82. Bogotá: Departamento de Geografía - Universidad Nacional de Colombia..

GONZALEZ, P. (2016). 'Bocagrande, el epicentro comercial de Cartagena de Indias', 1 de febrero 2016. Recuperado de: <http://www.encolombia.about.com>

GOYCOOLEA, R. (2008). 'Los imaginarios turísticos en la configuración urbana', *Urbano*, Vol. 11, N° 18, pp. 7-15.

GRECO, M. *et al.* (1999). *El crecimiento económico colombiano en el siglo XX: aspectos globales*. Grupo de Estudios del Crecimiento Económico, Banco de la República, Colombia.

GUARIN, A.(2011) 'Cartagena de Indias. Asentamientos informales en la década de los 90', *Bitácora Urbano-Territorial*, Vol. 1, N° 7, pp. 101-109.

GUTIÉRREZ, R. (1983). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Manuales Arte Cátedra.

GUTIÉRREZ VIÑALES, R. (2015). 'Juan Luis Isaza Londoño, La cultura como forma de vida', *Entrevista Revista Quiroga*. Bogotá.

HALL, P. (1987), 'Urban development and the future of tourism', *Tourism Management*, Vol. 8, N° 2, pp. 129-130.

HERNÁNDEZ, A. (2004). 'El papel del patrimonio en el progreso económico, social y cultural. El caso particular del turismo', *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 2, N° 2, pp. 307-310.

HODGE, G. and LITTLE, W. (2014). 'Introduction: tourism development and the policing of urban space in Latin American and the Caribbean', *Journal of Latin American and Caribbean anthropology*, Vol. 19, N° 3, pp. 389-395.

IORDACHE, C. (2013). 'Shapes and tourism development strategies of urban area', *Management & Marketing*, Vol. 11, N° 1, pp. 115-122.

JARAMILLO, R. (1992). *Guía Turística de Colombia*. Proyectos e Inversiones Turísticas - PIT, Santafé de Bogotá.

JIMÉNEZ, L. F. (2002). 'Leer la ciudad: Establecer un diálogo entre el sujeto moral y el patrimonio arquitectónico', *Anuario Turismo y Sociedad*, Vol. 1, N° 0, pp. 80-86.

KORSTANJE, M. (2014). 'Turismo y ciudadanía, derechos, libertades y responsabilidades en el orden global' en: BIANCHI, R. Y STEPHENSON, M.L. *Turismo y Sociedad, Colombia*, Vol. 15, pp. 251-254.

LATTES, A.F. (2001). 'Población urbana y urbanización en América Latina', en: CARRIÓN, F. *La ciudad construida*, pp. 49-77. Quito: FLACSO

LIEVOIS, E. (2007). *De geografie van het toerisme in de stad. Bepaling van toeristiciteits-indicatoren en methodiek voor interactieve analyse*. Leuven: ISEG, K.U.

LOZANO, M. y MÉNDEZ, H. (2014), 'Patrimonio cultural vinculado con el agua. Paisaje, urbanismo, arte, ingeniería y turismo', *Liño Revista anual de historia del arte*, N° 21, pp. 191-193.

LYNCH, K. (1990). 'Three normative theories', *Good city form*. Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, pp. 73-98.

MALDONADO, A. (2010), 'Descentralización territorial en Colombia: situación y perspectivas de política'. *FESCOL* Colombia.

MARLET, G. *et al.* (2011). *De schat van de stad*, pp. 37-67. Utrecht: Atlas voor gemeenten.

MEISEL, A. y AGUILERA, M. (2004). 'La economía de Cartagena y los beneficios de la apertura'. Cartagena: Banco de la Republica. Recuperado de:
http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/Cartagena-Economia-sigloXX.pdf

MEISEL, A. y AGUILERA, M. (2009). '¿Las islas que se repite? Cartagena en el censo de población de 2005', en: *Documentos de trabajos sobre economía regional N° 109*, Cartagena: Banco de la República.

MEISEL, A. (2011). *¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?*, pp. 133-169. Cartagena: Banco de la República, Colección Historia económica del siglo XX. Recuperado de:
http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/lbr_meisel_ensayos.pdf

MELERO, N. (2014), 'Ciudades patrimonio, pasado y presente: La Habana y Cartagena de Indias', *Revista Jangwa Pana*, Vol. 12, N° 1, pp. 35-51.

MENDOZA, G. P. (2012). *Análisis del sector turismo en Cartagena como elemento de internacionalización de la ciudad*. Bogotá: Universidad del Rosario, Facultad de Administración de Negocios Internacionales.

MEYDAM, H. *et al.* (2014). *De toekomst van de stad. De kracht van nieuwe verbindingen*. Den Haag: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Recuperado de:
<http://www.rli.nl/sites/default/files/advies-de-toekomst-van-de-stad.pdf>

MIGUEL, A.E. *et al.* (2011). 'El desarrollo urbano-regional y la planificación. El concepto de Desarrollo', *Fundamentos de la planificación urbano-regional*, Capítulo 1. Biblioteca virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales. Oaxaca, México: Instituto Tecnológico.

MORENA, D. (2014). 'El camino del turismo con igualdad. El caso de Cartagena de Indias. Memorias', *Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, vol. 11, N° 23, pp. 26-51, Barranquilla: Universidad del Norte, Colombia.

NICOLINI, A. (2001). 'La ciudad hispanoamericana en los siglos XVII y XVIII', *Actas del III Congreso Internacional de Barroco Iberoamericano*, Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, pp. 1085-1100.

NIJMAN, J. (2008). 'Internationalisering van de stad (2)', *Openbaar bestuur*, 2008, Vol. 18, N°12, serie 2, pp. 11-15. Amsterdam: UvA, Faculty of Law

NORRILD, J.A. (2005). 'Turismo. Entre el ocio y el neg-ocio. Identidad cultural y desarrollo económico en América Latina y el MERCOSUR' en: GETINO. O., *Estudios y Perspectivas en Turismo*, Vol. 14, N° 4, pp. 369-371.

NURIYANTI, W. (1996). 'Heritage and Postmodern Tourism', *Annals of Tourism Research*, Vol. 23, N. ° 2, pp. 249-260.

OMT y ETC. (2005). *El turismo urbano y la cultura. La experiencia europea*. Madrid y Bruselas: Informe de la Organización Mundial del Turismo y del Grupo de Investigación de la Comisión Europea de Turismo.

OMT (2015). 'Organización Mundial del Turismo' *sitio web UNWTO*. Recuperado de: <http://www2.unwto.org>, <http://step.unwto.org/en> <http://media.unwto.org/press-release/2015-12-07/united-nations-declares-2017-international-year-sustainable-tourism-develop>

PALOU, S. (2006). 'La ciudad fingida. Representaciones y memorias de la Barcelona turística', *Pasos. Revista de turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 4, N° 1, pp. 13-28.

PANIAGUA, R. (1994). 'El turismo en Cartagena', *Díaz de Paniagua, Rosa (comp.). Cartagena popular: aproximación al análisis socio-cultural*, pp. 113- 125. Cartagena de Indias: Centro de Cultura Afro caribe.

PATIÑO, E. (2012). 'Patrimonio y Urbanismo. Estrategias metodológicas para su valoración e intervención', *Apuntes*, Vol. 25, N° 2, pp. 352-363.

PEARCE, G. (2001). 'An integrative framework for urban tourism research', *Annals of Tourism Research*, Vol. 28, N° 4, pp. 926-946.

PÉREZ, F. y MOSCIATTI, E. (2009). 'Patrimonio Urbano ¿Qué protegemos? ¿Para quién es? ¿Por qué? Definición del Patrimonio Urbano: Criterios de definición, identificación y clasificación del Patrimonio Urbano', *Gestión Del Patrimonio Urbano*, Presentación Seminario PUC 9 de junio, 2009. Santiago: Centro de Patrimonio Cultural de Chile.

PIZARRO, R.E. (2015). 'Élites y modelos de urbanismo. La norteamericación del imaginario urbano en la 'sociedad' cartagenera'. En: ABELLO, A. *et al.* (2015). *Los desterrados del paraíso. Raza, pobreza y cultura en Cartagena de Indias*, pp. 171-186. Cartagena de Indias: Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar.

QUENÉ, T. *et al.* (1999). *Stad en wijk: verschillen maken kwaliteit. Visie op de stad*, pp. 8-12. Advies 013. Den Haag: VROM-raad.

QUINTERO, P. y BERNAL, C. (2007). 'Diversificación y cultura: qué ofrece y cómo se promociona Cartagena de Indias', *Anuario Turismo y Sociedad*, 2007, N° 8, pp. 106-126.

- REDONDO, M. (2004). *Cartagena de Indias: cinco siglos de evolución urbanística*. Bogotá: Universidad Tadeo Lozano, Facultad de Arquitectura.
- RINAUDO, C. y CUNIN, E. (2005). 'Las murallas de Cartagena entre patrimonio, turismo y desarrollo urbano. El papel de la Sociedad de Mejoras Públicas', *Memorias: revista digital de historia y arqueología desde El Caribe*, Vol. 2, N° 2, pp. 1-21.
- RIVAS, H. (1998). 'Los Impactos Ambientales en áreas Turísticas Rurales y propuestas para la Sustentabilidad', *Gestión Turística*, Valdivia, Chile, N° 3, pp. 47-75.
- ROCA, E. (2014). 'Urban intervention on the coastline of catalunya. A new understanding of tourism', *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Vol. 9, N° 25, pp. 327-348.
- ROMERO, R. y GUERRERO, L. (2011). 'Entre sombras y luces: la conmemoración del centenario de la independencia de Cartagena, modernización e imaginarios de ciudad', *Memorias*, Año 8, N° 14, pp. 114-136.
- ROTTIERS, K. (2004). *Wat met de stad? De 20e-eeuwse stad als plaats om te wonen en te leven: een pleidooi voor historisch stadsonderzoek*. Gent: Universiteit Gent, Faculteit Geschiedenis, Faculteit Letteren en Wijsbegeerte. Recuperado de: <http://www.ethesis.net/stad/stad.htm>
- RUEDA, N. (2014). 'Turismo y cultura, retos y perspectivas en América Latina. Julián Osorio & Edna Roza. Bogotá. Universidad Externado de Colombia. 2013. PP. 514', *Turismo y Sociedad, Colombia*, Vol.15, pp. 263-266.
- RUIZ, J.R. (2001). 'Ordenación del territorio, desarrollo sostenible y planeamiento', En: CARRIÓN, F. *La ciudad construida*, pp. 247-257. Quito: FLACSO.
- SABATÉ, J. (2014). 'Turismo, paisaje y urbanismo: un diálogo necesario', *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Vol. 9, N° 25, pp. 279-302.
- SAMUDIO, A. (1994). *El crecimiento urbano de Cartagena en el Siglo XX: Manga y Bocagrande*. Cartagena: Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- SASSEN, S. (2014). *Expulsions, Brutality and Complexity in the Global Economy*, pp. 304. Harvard University Press, UK.
- SEVTSUK, A. (2012). 'How we shape our cities, and then they shape us', *MAJA, The Estonian Architectural Review*, Vol.2, N° 72, pp. 10-15.
- SIERRA, G. (1998). *Viajeros y visitantes. Una historia del turismo de Cartagena de Indias 1501-1959*. Cartagena: Heliógrafo moderno. Recuperado de: <http://www.red-redial.net/revista-turydes,turismo,y.desarrollo,local-202.html>
- SIERRA, G. y MARRUGO, D. *et al.* (2004). *La actividad del turismo en Cartagena de Indias*. Cartagena: Universidad de Cartagena, Facultad de Ciencias Económicas.

SIMON, B.A. (2008). 'De toerisme-bubble: ontmoetingen, ontwikkelingen en ideeën'. *Het PISAQ Theater: Presentaties en beleving van "authentieke" Andes cultuur in toeristisch Peru*, pp. 19-39. Amsterdam Institute for Social Science Research.

SOULODRE-LA FRANCE, R. (2015). 'Sailing Through the Sacraments: Ethnic and Cultural Geographies of a Port and Its Churches-Cartagena de Indias, Slavery & Abolition', *Slavery & Abolition A Journal of Slave and Post-Slave Studies*, Vol. 36, N°3, pp. 460-477.

STEPHENSON, M.L. (2014). *Turismo y Sociedad, Colombia*, Vol.15, pp. 251-254.

STEINBERG, F. (1996). 'Conservation and Rehabilitation of Urban Heritage in Developing countries', *Pergamon HABITAT INTL.*, Vol. 20, N° 3, pp. 463-475.

STREICKER, J. (1997). 'Spatial Reconfigurations, Imagined Geographies, and Social Conflicts in Cartagena, Colombia', *Cultural Anthropology*, Vol. 12, N° 1, pp. 109-128.

TEISMAN, G.R. (2013). 'Complexeit in Stedelijke Ontwikkeling', *NederLandBovenWater*.

TORO, G. (2003). 'La Política Publica del turismo en Colombia'. *Anuario Turismo y Sociedad, 2003*, N° 2. Universidad Externado de Colombia. Facultad de Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras.

VAN DER WEERD, R. (2007). *Organisatiemodellen voor gebiedsontwikkeling. Analyse invloed op percepties van betrokken actoren*, pp. 19-44. Universiteit Twente y Amsterdam, School of Real Estate, Civiele Technologie & Management.

VELASCO, A.E.M. *et al.* (2011). 'El desarrollo urbano-regional y la planificación. El concepto de Desarrollo', *Fundamentos de la planificación urbano-regional*, Capitulo 1. México, Biblioteca virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales.

VIDAL, A. (2012). 'La desmemoria impuesta a los hombres que trajeron. Cartagena de Indias en el siglo XVI y XVII. Un depósito de esclavos', *Cuadernos de Historia*, Universidad de Chile, Vol. 37, pp. 7-31.

VILLAFUERTE, I.S. (2012). *Análisis del uso de espacio turístico en Guayaquil. Enfoque de su modelo de desarrollo turístico*, pp. 56-70. Palos de la Frontera, Universidad Internacional de Andalucía, España.

VISSER, C.J. (1991). *De Colombiaanse tragedie. Democratie, geweld en cocaine*, pp. 14-37. Amsterdam: Uitgeverij Jan Mets.

UNESCO (2009). *¿Qué es UNESCO?*

Recuperado de: <http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001473/1473330s.pdf>

UNESCO (2013). *Nueva vida para las ciudades históricas*. Paris.

WANG, S., *et al.* (2011). 'A Case Study: Discussion of Factors and Challenges for Urban Cultural Tourism Development', *International Journal of Tourism Research*, Vol. 13, N° 6, pp. 553-569.

- 'Desarrollo Integral de Comunidades Sostenibles', *DINCS Ciudad del Bicentenario*, Cartagena de Indias. Recuperado de: <http://www.fmsd.org.co/Bicentenario>

- (2005) *Política del turismo cultural. Identidad y desarrollo competitivo del patrimonio colombiano para el mundo*. Ministerio de Cultura, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Republica de Colombia.

- Mapa Interactivo Digital de Asuntos del Suelo de Cartagena. Recuperado de: <http://midas.cartagena.gov.co>

- (2007). *Actualización de la cartilla: "Las Regalías en Colombia"*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.