

Producción del Paisaje Turístico de “El Rodadero”, Santa Marta, Colombia en la Segunda Mitad del Siglo XX (1950-1980). Un Acercamiento al Estudio del Turismo desde la Geografía.

Nicoll Vanessa Aldana Sánchez

Universidad Externado de Colombia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Programa de Geografía

Área de Investigación: Procesos Sociales, Territorio y Medio Ambiente

2022

Agradecimientos

Estoy convencida de que cada investigación que uno haga no sólo es el estudio de un determinado tema alejado y externo a uno mismo, sino es también el estudio sobre su propia historia de vida, sobre las redes de las que hacemos parte, sobre las cosas que creemos y los mundos posibles que imaginamos.

Existen demasiadas personas a las que debo agradecer por hacer esta investigación posible, principalmente a mi familia por su cariño y cuidado, dos elementos que son necesarios para alcanzar cualquier objetivo en todos los aspectos de la vida, a mis profesores del programa de geografía por el excelente trabajo que llevan a cabo con cada uno de los estudiantes, a los profesores de área de *procesos sociales, territorio y medio ambiente* por el acompañamiento y apoyo durante todas las etapas de la investigación, y a todas las personas que a lo largo de estos años se tomaron el tiempo de escucharme, leerme y compartir conmigo sus ideas.

Este trabajo investigativo, aunque sólo lleve el nombre de una autora jamás lo podría considerar como un trabajo individual, sino que fue un esfuerzo colectivo, resultado del trabajo de muchas personas en diferentes momentos y de diferentes formas, pero cada una de ellas indispensable.

Tabla de contenido

Introducción.....	4
Discusión Teórico-Conceptual	15
Acercamiento a la Categoría de Paisaje.....	15
Un Breve Recorrido por la Conceptualización de “Turismo”	26
El Turismo en Colombia 1900-1970.....	43
Constitución del Paisaje Turístico de El Rodadero (1950-1980).....	57
Los Cambios en la Dimensión Física del Paisaje a Partir de la Segunda Mitad del Siglo XX y la Consolidación de la Práctica Turística hasta 1980.....	57
Representaciones del Paisaje Turístico: Narrativas del Entorno Físico de Santa Marta y los Habitantes del Caribe (1950-1980).....	111
La Configuración Físico-Biótica y la Apropiación del Ambiente Natural por Parte del Turismo	122
El Contexto Económico de la Constitución de “El Rodadero”	128
Transformación de las Actividades Económicas en Santa Marta y Gaira Previas al Turismo en El Rodadero (1900-1950)	128
Análisis de los Inversionistas del Complejo Turístico y del Origen del Capital Invertido (1950-1980).....	148
Conclusiones	167

Introducción

La movilidad humana ya sea de grupos, comunidades o individuos ha sido un proceso y fenómeno constante a lo largo de la historia de la humanidad, movimientos que han involucrado además del desplazamiento de personas el de objetos tangibles y simbólicos.

Ejemplo de ello es el proceso de colonización y conquista de América, ya que implicó la migración de personas europeas al llamado “Nuevo Mundo”, pero también la movilidad e implantación, entre muchas otras cosas, de especies arbustivas en el continente americano, que no eran propias de estos ecosistemas sino nativas de Europa. Otro ejemplo son los procesos migratorios entre naciones en la actualidad, ya que dichos desplazamientos llevan consigo además de los habitantes foráneos, sus percepciones, sentimiento y memorias.

De esta manera, la movilidad humana se presenta como un proceso social, el cual posee una dimensión ambiental y espacial, que ha sido estudiada ampliamente desde la geografía y las demás ciencias sociales, ya sea a través del análisis de los procesos de apropiación y segregación de dichos grupos migrantes o de los cambios ecosistémicos que podría causar su llegada a esos nuevos lugares. Encontrándose, por tanto, un sinfín de temas, fenómenos y problemáticas a estudiar sobre la movilidad humana desde esas disciplinas, ya sean procesos históricos como la migración entre naciones, poblados y ciudades o el estudio de grupos nómadas en diferentes momentos de la historia, o procesos sociales más recientes como el desplazamiento forzado y el turismo.

Sobre este último es que se encuentra enmarcada esta investigación, principalmente enfocada en indagar sobre la dimensión espacial del turismo, de su capacidad para transformar paisajes y configurar lugares destinados a satisfacer las demandas del mercado, como resorts frente al mar, centros de invierno o pueblos y ciudades que sus economías dependen principalmente de dicho sector.

Interés que nació por experiencias personales en la ciudad de Santa Marta, lugar que para muchos es considerado como turístico, donde miles de viajeros se desplazan desde diferentes ciudades de Colombia anualmente para visitar atractivos turísticos como el Parque Nacional Natural Tayrona, El Rodadero, el corregimiento de Taganga, entre otros lugares.

Sin embargo, el interés no nació de la práctica turista, sino de la movilidad a grandes rasgos, de visitar los lugares por otras razones, como visitar a un familiar, por negocios, por el interés de migrar allí, también por escuchar y conocer las memorias y los recuerdos de sus residentes y de personas que vivieron en

dicho lugar pero que tuvieron que migrar. Más aún, de ir muchas veces a los lugares de la ciudad que actualmente son considerados turísticos, como sus playas y ver el cambio gradual de estos.

La ciudad de Bogotá, de donde provengo, ha sido históricamente la ciudad en Colombia con mayor recepción de migrantes provenientes de los diferentes departamentos del país¹, así muchas personas que nacen y habitan en esta ciudad tienen familiares y amigos en otras ciudades o son descendientes de familias migrantes. Siendo la movilidad parte de la cotidianidad e historia de vida de gran parte de las personas que viven en la capital de país.

De esta manera, mi historia de vida tuvo mucha relación a lo largo de mi niñez y adolescencia con personas de la costa caribe que principalmente migraron por temas laborales a la capital del país. Esta cercanía se consolidó cuando mis padres compraron una casa a las afueras de ciudad de Santa Marta, vía al departamento de la Guajira, en el barrio Mamatoco e hicieron algunas inversiones allí, como un hotel camionero que se empezó a construir en el año 2012 en ese mismo lugar. Así se consolidó en mi vida una cotidianidad entre idas y venidas entre las dos ciudades.

Cuando empecé a frecuentar la ciudad de Santa Marta, mi percepción no escapaba del imaginario de las playas como un lugar de vacaciones, de ocio, recreación y descanso, percepciones que tiene una materialidad concreta en sectores como Boca Grande en Cartagena, sectores aledaños al mar en Tolú y Coveñas, así como El Rodero en Santa Marta. Todos estos caracterizados por una gran oferta turística con gran variedad de hoteles, hostales, restaurantes, discotecas, etc., que responden a las demandas del mercado turístico.

Sin embargo, cuando empecé a conocer los lugares no turísticos de la ciudad de Santa Marta, desde la simple observación, dichos sectores turísticos se empezaron a mostrar en apariencia como lugares diferenciales a la dinámica del resto de la ciudad y del departamento. De esta manera los hoteles y edificios de apartamentos en alquiler de sectores como El Rodadero parecían no tener relación con las casas de uno o máximo dos pisos de la mayoría de barrios de la ciudad.

Más aun, las percepciones sobre las playas de la costa Caribe y el mar del mismo nombre, asociadas al ocio, la recreación, el descanso y el disfrute del tiempo libre que se tienen y se divulgan en la actualidad, cuando empecé a estudiar el pregrado de geografía me parecieron bastante particulares respecto a los relatos y discursos que se habían consolidado en los siglos XVIII, XIX y principios del XX acerca de los

¹ Al respecto ver: Dane (2003). Evidencia reciente del comportamiento de la migración interna en Colombia a partir de la Encuesta Continua de Hogares. Bogotá, Colombia.

lugares cálidos y tropicales como atrasados, degenerados, insalubres, entre otros términos peyorativos cercanos a las ideas deterministas de la época.

De esta manera, nació un interés por los cambios sociales que llevaron a concebir como turísticos al mar, las playas y los lugares de costa. Específicamente, un interés por el proceso de configuración de paisajes turísticos de sol y playa, principalmente en lugares cálidos en el Gran Caribe en el siglo XX, dado que en ese siglo en Colombia surgieron los primeros centros turísticos de ese tipo y en varios países del continente americano como México, Venezuela, Cuba, entre otros.

De esta forma cuando empezó el proceso investigativo, las anteriores narraciones y vivencias hicieron parte integral de la estructura del proyecto. Experiencias que fueron complementadas con datos secundarios, visitas a campo y revisión de diferentes fuentes, que generaron nuevas preguntas y puntos de análisis. Sin embargo, el principal y al que responde este trabajo, es investigar el proceso de configuración del paisaje turístico de El Rodadero, Santa Marta, entre 1950 y 1980, abarcando las transformaciones del paisaje tanto en su dimensión física como en su dimensión sociocultural, como también los diferentes procesos y acciones a las cuales respondió su surgimiento.

De esta manera en concordancia con lo anterior se estableció como objetivo general de la investigación: Analizar la configuración del complejo turístico de “El Rodadero”, a través de la transformación del paisaje y las prácticas económicas, desde 1950 hasta 1980.

Por lo cual, se pretende estudiar la configuración del complejo turístico de “El Rodadero”, a partir del estudio de la constitución y transformación de las dimensiones materiales e inmateriales del paisaje, o en otros términos abarcando la transformación del entorno físico, pero también la transformación de las representaciones que se hacen de ese entorno y de las personas y comunidades que se relacionan e interactúan con este. Teniendo en cuenta que ese conjunto de transformaciones tiene una dimensión simbólica/política y se relaciona con un contexto económico.

Siguiendo estos lineamientos, se plantearon dos objetivos específicos: 1) Caracterizar la transformación del paisaje de “El Rodadero” entre 1950 y 1980. Y 2) Analizar la influencia de las prácticas económicas legales, como la pesca, la agricultura y el turismo, e ilegales, como la bonanza marimbera y el contrabando, en la configuración del “El Rodadero” como centro turístico en el mismo periodo.

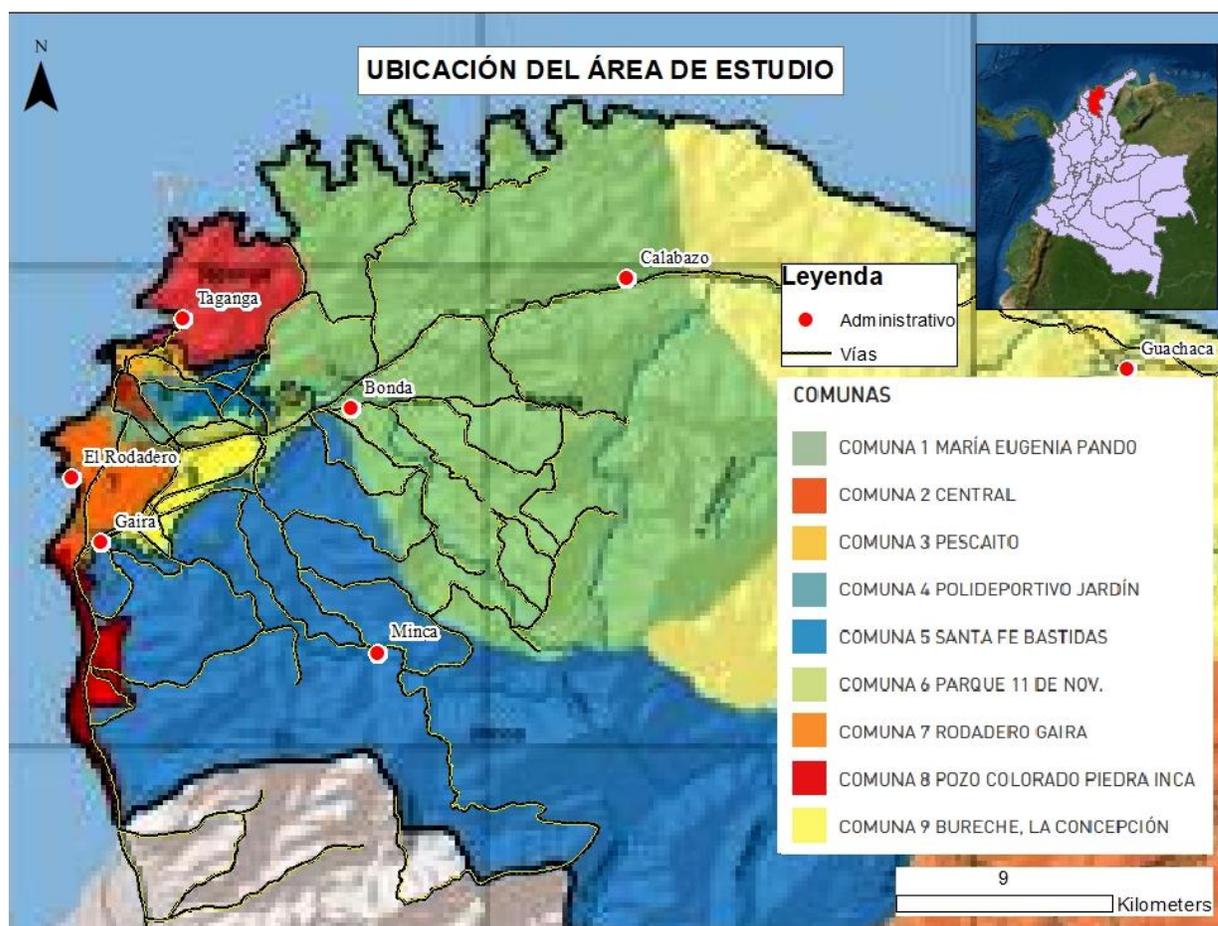
Lo anterior se llevó a cabo a través de diferentes metodologías y fuentes, principalmente se hizo una revisión fotográfica y cartográfica que diera evidencia de dichas transformaciones y dinámicas, al igual que se realizaron entrevistas a trabajadores de El Rodadero y habitantes de Santa Marta, y se

complementó esos datos con visitas a campo y fuentes secundarias como investigaciones producidas en esa época o en la actualidad sobre dicha área, el turismo en el Gran Caribe y la economía de la ciudad Santa Marta.

Sobre lo anterior, cabe resaltar que este tema es entendido como una entrada para pensar y acercarse a las dinámicas del turismo en el continente americano, el Gran Caribe y Colombia. De esta manera El Rodadero no es entendido como un fenómeno único o icónico, sino como parte de lo que ocurre en los demás lugares con potencial turístico, aunque con particularidades asociadas a las condiciones del medio biofísico, al contexto político y económico local y nacional, y a la temporalidad en el cual se constituyó; y también como una entrada para acercarse a la historia ambiental del Mar Caribe y los lugares bañados por este.

Teniendo en cuenta que el sector de El Rodadero se encuentra ubicado frente al Mar Caribe, en la esquina noroccidental de Suramérica, en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta. Como muestra el mapa 1, se localiza en el departamento del Magdalena, en la parte sur de la ciudad de Santa Marta, a 11º 14' 50" de latitud norte y 74º 12' 06" de latitud oeste, y actualmente el sector de El Rodadero conforma junto con el sector de Gaira, antiguo corregimiento del Magdalena, la comuna 7: Rodadero-Gaira, la cual limita con la comuna 8: Pozos Colorados-Piedra Inca. Considerando que esta última también se ha consolidado como un sector turístico en las últimas décadas, caracterizado al igual que El Rodadero por edificios de gran altura de segundas residencias que ofrecen alquiler de apartamentos con vista al mar a turistas a lo largo de todo el año, y por hoteles de lujo como Zuana, y condominios. Conformando, de esta manera, ambos sectores desde la segunda mitad del siglo XX un gran corredor turístico en esa ciudad.

Mapa 1: Ubicación del área de estudio



Nota. Elaboración propia, adaptado de Datos Abiertos Gobierno Digital Colombia: IGAC, 2018.

Esa área considerada antes de la década de 1950 según Ospino (2012) como baldíos de la nación y como un lugar frecuentado por pescadores de Gaira para realizar sus actividades productivas, tres décadas después se caracteriza por ser visitada a lo largo del año por diferentes turistas provenientes de diversos lugares del país y algunos extranjeros, en busca de la oferta turística allí constituida entre actividades de ocio y recreación, así como una infraestructura adecuada como hoteles y restaurantes.

Teniendo en cuenta que en la década de 1950 se ejecutaron las primeras propuestas gubernamentales de constituir la práctica turística en ese lugar, se adjudicaron los primeros terrenos, así como también se dieron las primeras intervenciones infraestructurales como el Hotel Tamacá y la Vía Hernández Pardo que conecto a ese nuevo sector turístico con la ciudad de Santa Marta.

Sobre ello Ospino (2012) afirma que, el General Rafael Hernández Pardo una vez posesionado como gobernador del Departamento del Magdalena en 1954, establece el fomento del desarrollo turístico como

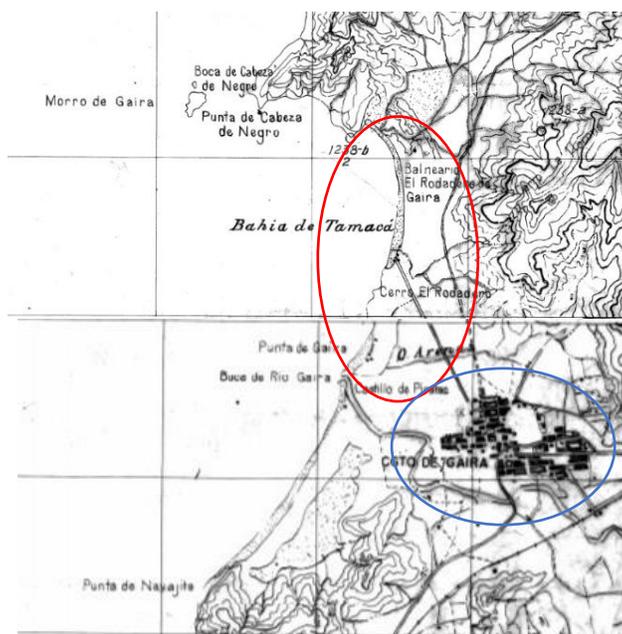
una de sus prioridades, en correspondencia con ello encomendó al alcalde encargado la elaboración del “Plan Piloto de Santa Marta” en 1955. El cual según el mismo autor pretendía poner en comunión la visión que se tenía de Santa Marta como ciudad portuaria y la visión que se tenía de esta como ciudad turística. Considerando que las dos obras mencionadas en el párrafo anterior, la Avenida Hernández Pardo y el Hotel Tamacá, fueron parte de esas aspiraciones de la gobernación en ese momento.

Por otro lado, se debe destacar que el surgimiento de El Rodadero se dio en el contexto de crisis económica de ciudad de Santa Marta y del departamento del Magdalena, gracias a que entre 1950 y 1960 la multinacional United Fruit company traslada sus actividades productivas al golfo de Urabá, Antioquia. Lo cual, progresivamente causa la disminución de exportaciones de banano que se daban a través del puerto de Santa Marta y la producción de dicha fruta en el departamento, quedando por tanto estos lugares sin su principal actividad económica.

De esta manera, autores como, Vilorio de la Hoz (2008) y Ospino (2012) comentan que, el departamento del Magdalena y la ciudad de Santa Marta, en la segunda mitad del siglo XX dejan progresivamente de tener una economía basada en la exportación y producción de banano y otros cultivos, para proyectarse como ciudad turística y a la vez portuaria.

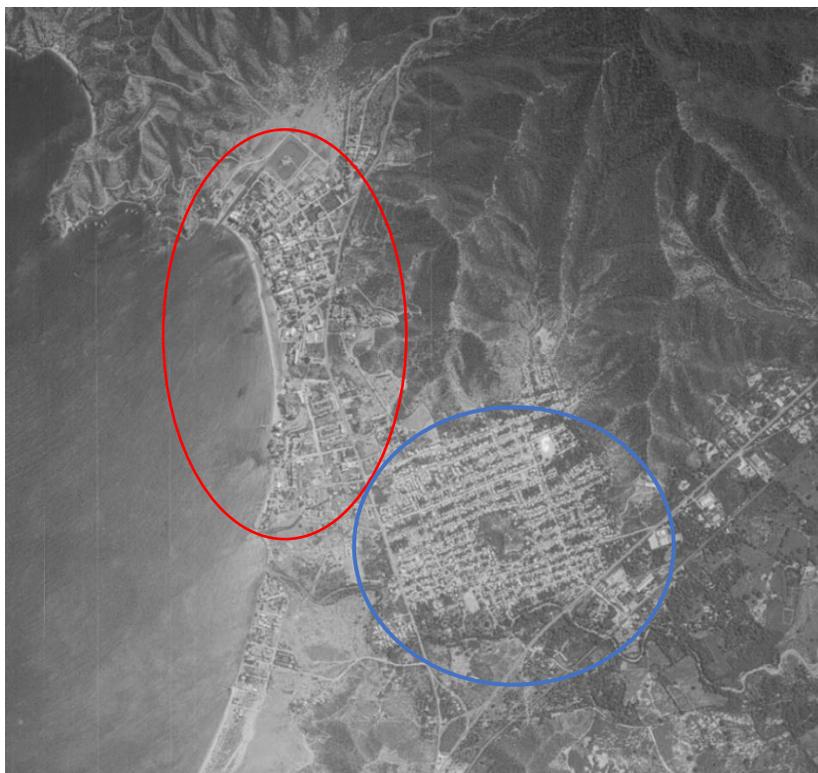
Constituyendo a lo largo del siglo XX lugares específicos para el desarrollo de las actividades turísticas, como es el caso de El Rodadero. El cual, como muestra el Mapa 2, que es un plano de 1957, en la Bahía de Gaira, el área ahora conocida como El Rodadero, señalada con un círculo rojo, era una playa sin importantes intervenciones cercana al casco urbano del corregimiento de Gaira, señalado con un círculo azul, mientras en la imagen 1, que es una fotografía de 1980, se evidencia que en dos décadas se habían dado importantes cambios en dicha playa, que había implicado una expansión inmobiliaria de gran importancia. Más aún, se observa que las transformaciones desarrolladas habían conllevado el proceso de conurbación entre ese nuevo sector “El Rodadero” y el área urbana de Gaira que se puede observar en dicha imagen.

Mapa 2: El Rodadero 1957



Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Imagen 1: El Rodadero y Gaira (1980)



Nota. Adaptado de Fotografía aérea de Santa Marta, 1980. Solicitada al Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

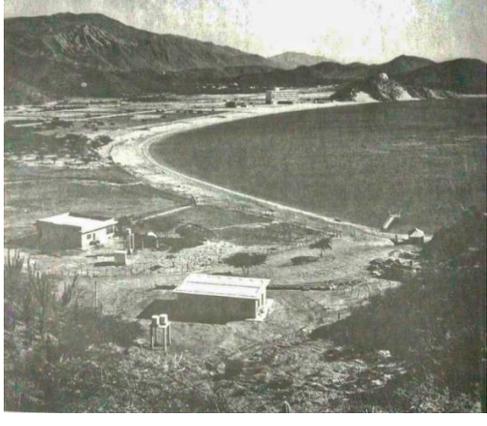
Teniendo en cuenta, además, que el surgimiento de El Rodadero como centro turístico en la década de 1950, respondió también al contexto mundial y continental del turismo de masas, donde se dio después de la segunda guerra mundial un gran aumento de la configuración de centros turísticos y del número de turistas que se desplazaban por razones de ocio, recreación y disfrute del tiempo libre a esos nuevos centros vacacionales².

Considerando también que, a escala nacional, el periodo entre 1950-1980, fue una época donde se dieron grandes consignas en términos gubernamentales y normativos en Colombia relacionadas con la consolidación de la práctica turística en el país. Donde se fueron creando figuras y entidades dedicadas a ese sector, como en la década de 1950 la creación de la Empresa Colombiana de Turismo (Decreto 0272 de 1957). Además, se halló en esa década, un interés en promover la constitución de centros turísticos de sol y playa en la Costa Caribe, principalmente en Cartagena, Santa Marta, y San Andrés, Providencia y Santa Catalina por parte de gobierno central y las administraciones locales.

Debido a esos argumentos, hechos y contexto es que se parte el análisis de la configuración del paisaje turístico de El Rodadero desde 1950, mientras que la razón fundamental por la cual se estableció desarrollar la investigación hasta 1980, es que las fuentes consultadas evidencian que a finales de la década de los años 70 la práctica turística en El Rodadero ya estaba consolidada. Es decir, que ya existía una gran oferta hotelera e inmobiliaria, se habían establecido discotecas, restaurantes, y se recibían visitantes de diferentes partes del país. Además, se había constituido una infraestructura que permitía la movilidad de turistas hacia este punto en la costa caribe y como se mencionó anteriormente, se había creado una serie de entidades gubernamentales dispuestas a apoyar e incentivar la constitución y gestión de los centros turísticos en el país.

De esta manera, como muestra la imagen 2, a principios de 1950 esa zona era distinguida por varias hectáreas sin importantes intervenciones, pero en menos de dos décadas progresivamente, como muestran la imagen 3, se identifica una gran expansión inmobiliaria dispuesta a satisfacer la demanda de servicios turísticos. Siendo dotada por grandes edificios y hoteles, así como por servicios públicos como acueducto, alcantarillado y vías que la conectan con la ciudad de Santa Marta, entre otro tipo de construcciones y obras establecidas para satisfacer las necesidades de los turistas y los inversores.

² Al respecto ver: Khatchikian, M. (2000). Historia del turismo. Universidad San Martín de Porres. Perú

<i>Imagen 2: El Rodadero (1960)</i>	<i>Imagen 3: Panorámica de El Rodadero (1968)</i>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá. Año 1960.</i>, de Historia de Colombia [@colombia_hist], 2019</p>	<p>Nota. Adaptado de <i>Panorámica de El Rodadero de Gaira.</i> Santa Marta. 1968, de A. Ospino, 2012.</p>

Como resultado de todo lo anterior, este trabajo se encuentra estructurado en 3 capítulos guiados a entender el proceso de producción del paisaje turístico de El Rodadero, Santa Marta entre 1950-1980: 1) Discusión Teórico-Conceptual, 2) Constitución del Paisaje Turístico de El Rodadero (1950-1980) y, 3) Contexto económico de la constitución de “El Rodadero”.

El primero: “Discusión Teórico-Conceptual”, presenta tal como su nombre lo anuncia las bases teóricas y conceptuales de la investigación. Aclarando los principales conceptos utilizados en la misma y aportando algunos elementos contextuales a escala mundial, continental y nacional necesarios para entender las transformaciones del paisaje desarrolladas entre 1950-1980 en el área que actualmente se conoce como El Rodadero.

Por tanto, se inicia el capítulo con una discusión en torno a la categoría “Paisaje” y su relación con el “turismo”, la cual se enfoca en exponer los argumentos y autores que permiten concebir a los paisajes turísticos como productos de la relación sociedad-naturaleza, considerando que pueden legitimar un determinado orden espacial que responde a los intereses de algunos grupos y que su producción está mediada por unas determinadas relaciones de poder.

Planteado eso, se presenta un panorama global del turismo de sol y playa, y de los principales cambios y transformaciones que ha tenido históricamente. Por tanto, se expone al turismo como práctica social y como fenómeno social, al igual que una síntesis del surgimiento del mar y las playas como lugares de ocio y recreación, y se presentan algunas discusiones desde posturas críticas acerca de la configuración de

paisajes turísticos que sitúan dicho proceso dentro de las dinámicas del capitalismo y de las estructuras coloniales.

De esta manera, a lo largo del subcapítulo se exponen los argumentos que permiten caracterizar al “turismo” o, a la práctica turística como parte de los procesos sociales y como fruto de unas condiciones materiales y de un contexto histórico determinado, donde la consolidación de la práctica turística ha implicado históricamente la adecuación de espacios y la transformación de paisajes para responder a la demanda de los viajeros e inversores. Más aún, se expone que dicho proceso puede conllevar una serie de problemáticas sociales y ambientales, y se encuentra mediado por unas relaciones de poder, asociadas a la apropiación y control del espacio y del excedente producido por la actividad turística.

Teniendo ese hilo argumentativo y las bases teóricas y conceptuales de la investigación, el primer capítulo en un tercer apartado presenta un análisis del turismo a escala nacional a lo largo del siglo XX, en diálogo con el contexto continental de la evolución del turismo en ese momento. De esta manera, a partir de fuentes secundarias sobre la historia del turismo en el continente americano y fuentes primarias como algunas memorias de la Corporación Nacional de Turismo, se exponen algunos elementos para entender por qué El Rodadero y el turismo en Santa Marta se empezaron a constituir a partir de la década de 1950.

El capítulo 2, aborda la constitución del paisaje turístico de El Rodadero entre 1950-1980 a partir de tres aspectos subdivididos respectivamente en tres apartados o sub capítulos:

1) Dedicado a las transformaciones de la dimensión física del paisaje, a partir de fuentes secundarias como investigaciones divulgadas en esa época o en años más recientes, y fuentes primarias como fotografías, mapas oficiales, periódicos y entrevistas a habitantes de Santa Marta y trabajadores de El Rodadero. Fuentes que permitieron observar que las transformaciones del paisaje motivadas por la actividad turística implicaron un nuevo orden espacial, el cual abarcó, nuevos usos del suelo, una nueva funcionalidad del espacio, y unas nuevas formas arquitectónicas y estéticas.

Al igual que se evidenció que la transformación del paisaje guiada a adecuar el área como centro turístico, dependió en gran medida del desarrollo de la infraestructura férrea y vial que conectaba a la ciudad de Santa Marta con las principales ciudades del país, ya que ese aspecto fue necesario para que despegará la inversión inmobiliaria y hotelera en El Rodadero.

2) En el segundo apartado principalmente es un acercamiento a la dimensión simbólica de la constitución del paisaje turístico de El Rodadero entre 1950-1980, a partir de dos puntos relacionado: a) el análisis de la publicidad de las fiestas del mar entre 1950 y 1980, donde se comenta sobre la idea o la imagen que se

estaba divulgando sobre Santa Marta y El Rodadero, así como de sus habitantes en dialogó con la publicidad difundida en otras localidades turísticas de sol y playa en esa misma temporalidad; y b) el análisis de algunos elementos expuestos en el subcapítulo anterior a las luz de las formas simbólico espaciales, ejemplo de ello, el cambio en la toponimia, entendiendo el nombre del lugar como un expresión del poder de determinados grupos sobre la cosa nominada, en este caso la playa.

3) Por último, se expone la relación entre turismo y el entorno físico, abordando el papel que jugó la dimensión físico-ambiental en la configuración del paisaje turístico, partiendo de fuentes secundarias sobre aspectos como la humedad, la localización o la vegetación.

El capítulo 3: “El contexto económico de la constitución de El Rodadero”, a partir de fuentes secundarias, como notas periodísticas e investigaciones relacionadas y fuentes primarias como cartografía de la época y carteles publicitarios difundidos en ese momento de los edificios ofertados, presenta, por un lado, el contexto de la ciudad de Santa Marta en la primera mitad del siglo XX, exponiendo el panorama económico, urbano y demográfico que dio apertura a la actividad turística en la Bahía de Gaira. Estando guiado este apartado a entender algunos elementos locales que hayan condicionado el surgimiento de la práctica turística en Santa Marta y del paisaje turístico de El Rodadero en la década de 1950.

Además, presenta un segundo apartado enfocado en el origen del capital invertido en la configuración de El Rodadero entre 1950 y 1980, el cual expone el papel de los entes gubernamentales, las élites regionales, los inversionistas del centro del país y la bonanza marimbera. Teniendo en cuenta que este apartado deja en evidencia al paisaje turístico de El Rodadero como un paisaje de los grupos dominantes.

Finalmente, se encuentra un apartado dedicado a las principales conclusiones de la investigación y de los capítulos presentados previamente.

Discusión Teórico-Conceptual

Este capítulo aclara y evidencia las bases teóricas y conceptuales sobre las cuales está soportada la investigación. Partiendo principalmente de la trayectoria teórica después de los años 70's de la "nueva" geografía histórica y cultural, y enfocándose en la categoría o el concepto de "paisaje". Esto conlleva abordar diferentes autores y conceptos relacionados que han servido de herramientas en la elaboración de la investigación, pero también implica presentar unas discusiones en torno al turismo y cómo se entiende en esta investigación. Por tanto, este capítulo también presenta algunos elementos respecto al desarrollo histórico del turismo y de los cambios y heterogeneidades de la definición de este, así como la presentación de algunos postulados desde posturas críticas acerca de la configuración de paisajes turísticos. Planteando eso, el capítulo finaliza con el contexto del turismo en el siglo XX a escala nacional, centrándose en el origen del turismo en Colombia en sintonía con el contexto económico global y regional.

Acercamiento a la Categoría de Paisaje

Como se evidencia en el título del proyecto y se anunció en la introducción, la idea de paisaje y/o este como concepto ha sido una de las herramientas teórico-conceptuales más importantes en el desarrollo del trabajo investigativo, por lo que en los siguientes párrafos se van a hacer algunas aclaraciones de la forma en que ha sido entendido e integrado a la investigación.

Cabe empezar destacando que "el paisaje" ha sido uno de los objetos centrales de estudio de la geografía, tal como anuncia Flores (2015) agregando que, este concepto "siempre ha sido manejado desde diferentes visiones y objetivos, y se plantea de manera sectorial" (p. 304). Ejemplo de lo anterior, para el autor, son las referencias a paisajes vegetales, paisajes geomorfológicos, paisaje urbano, el paisaje agrario, así como a los paisajes naturales; ejemplos tales que dan cuenta de la heterogeneidad de usos y atributos que se le han asignado.

Teniendo en cuenta que dentro de la disciplina este término ha sido usado y teorizado desde diferentes ramas y epistemologías, al igual que también ha sido adoptado por diferentes campos del conocimiento como la arquitectura, el urbanismo, la ecología, la arqueología, el arte y la fotografía. Lo que también da evidencia de la variedad de conceptualizaciones y visiones que posee.

Debido a esa diversidad de atributos y definiciones, se presenta la siguiente cita del geógrafo Miltón Santos (2000), ya que esta evidencia algunas características del concepto de “paisaje” que en este trabajo se van a utilizar: *“En realidad, paisaje y espacio son siempre una especie de palimpsesto donde, mediante acumulaciones y sustituciones, la acción de las diferentes generaciones se superpone”* (Santos, 2000, p. 86).

De esa forma se entiende en esta investigación al paisaje y al paisaje turístico como resultado de diferentes periodos y acciones pasadas. Por tanto, se parte de que las transformaciones del paisaje actual no borran en su totalidad acciones pasadas, sino que el paisaje abarca tanto, procesos que datan de hace millones de años, para el caso del paisaje turístico de Santa Marta, como el levantamiento de la Sierra Nevada originado por movimientos tectónicos, como por procesos recientes como la asignación gubernamental de la ciudad y de algunas de sus áreas aledañas como: “Distrito Turístico, Cultural e Histórico”. Donde se entiende que ambas dinámicas están relacionadas, debido a que los ríos, playas y ecosistemas de ese sistema montañoso fruto de la dinámica tectónica hacen parte del atractivo turístico que distingue al Distrito en la actualidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, se entiende que los procesos y acciones pasadas no sólo son socioculturales, sino también físico-ambientales. Por lo que, resulta oportuno resaltar algunas nociones de Bertrand (1978) acerca de la categoría de paisaje.

Este autor propone que, hasta ese momento -en la década de los 70- la mayoría de las investigaciones y estudios sobre el paisaje se habían mantenido, al menos implícitamente, en una interpretación dualista entre entenderlo como un fenómeno cultural o reconocerlo como un fenómeno natural. Más aun, agrega que, ambas proposiciones habían sido consideradas como contradictorias: “confrontación entre culturalismo y naturalismo, o entre filosofía idealista y filosofía materialista” (p. 247).

Aunque reconoce que el interés de ese momento por el análisis del espacio percibido, fruto de interpretaciones idealistas, que redujeron -según el autor- al paisaje a un simple fenómeno de la percepción, permitieron calificar y humanizar, o más exactamente socializar el “medio natural”. Sin embargo, en sus postulados Bertrand (1978) también afirma que ese proceso se dio descuidando o negando, en la mayoría de los casos, la existencia material y objetiva del paisaje. De esta manera ubicando las actividades sociales en espacios geométricos y desnaturalizados. Proceso que para él se trataban más de una reacción epidérmica o de autodefensa en contra del "determinismo natural".

Se habla de espacios geométricos y desnaturalizados, porque el espacio en esa concepción de paisaje sólo era el contenedor de las relaciones sociales o específicamente de la percepción, no se entendía en cuanto proceso y producto histórico social. Por tanto, no se tenía en cuenta el proceso de producción del paisaje en cuanto realidad material, sino sólo la percepción que tenían los grupos e individuos sobre esa realidad objetiva. Teniendo en cuenta que ese proceso de producción también es un proceso ambiental, que involucra la relación ser humano-naturaleza, por tanto, a las formas en que el ser humano transforma la naturaleza, y en ese mismo sentido a las formas en que transforma los paisajes.

Por ello, el mismo autor propone la necesidad de considerar “el paisaje como objeto y sujeto, realidad ecológica y producto social” (Bertrand, 1978, p.248). En términos de este autor, reconocerlo en su dimensión socioecológica (Sociedad-Naturaleza), donde el análisis “naturalista” y el análisis social representan dos caras del mismo paisaje: “En esencia, es una dialéctica entre leyes físicas y leyes sociales [...] el más simple de los paisajes es a la vez social y natural, subjetivo y objetivo, espacial y temporal, producción material y cultural, real y simbólico, etc.” (Bertrand, 1978, p. 249)

Según los planteamientos anteriores, se entiende que el paisaje turístico tiene una dimensión ambiental, que puede ser el mar, las montañas o el clima, por poner un ejemplo, pero también tiene una dimensión simbólica que puede ser subjetiva como la percepción. De esta manera, hace parte de los paisajes turísticos percibirlos como lugares destinados al ocio, la recreación y la contemplación. Hechos que hacen que de igual manera sean producto de la relación ser humano-naturaleza. Ejemplo de ello, instalar resorts en playas para satisfacer la demanda de los turistas en busca de ocio, recreación y contemplación de la naturaleza, transforma los paisajes en su dimensión objetiva y material.

Así “el paisaje” y los paisajes turísticos, son entendidos en esta investigación como producto de la relación sociedad-naturaleza, donde tanto los procesos sociales como los procesos físico-bióticos configuran los paisajes. Por lo cual, se parte de que, para entender la configuración del paisaje turístico de El Rodadero, este debe estar asociado tanto a su dimensión físico-ambiental, como con su dimensión cultural. Cabe decir que ese asunto, aunque será más evidente en el capítulo 2: “Constitución del paisaje turístico de El Rodadero”, es transversal a toda la investigación.

De esta manera, resulta pertinente ahondar más en la dimensión cultural del paisaje, debido a que hasta el momento sólo se ha mencionado la percepción. Para ello se destacan proposiciones desde posturas más cercanas a la “nueva” geografía histórica y cultural, como los aportes de Duncan (1990), Cosgrove (1988) y Correa (2011).

Duncan (1990), menciona que, “un paisaje, entendido como una producción cultural, puede ser integral tanto para la reproducción como para la contestación del poder político” (p. 3), en términos de Delgado (2010):

El objetivo de Duncan es ilustrar la manera en que el paisaje, entendido como producto cultural, puede ser utilizado por individuos o grupos sociales para reproducir, legitimar o subvertir un poder político hegemónico, lo cual hace para un periodo y lugar específico: Las tierras altas del centro de Sri Lanka a comienzos del siglo XIX. (p. 30)

De esta manera, Duncan (1990), al analizar la relación dialéctica entre el paisaje y la búsqueda del poder en la capital del Reino de Kandy, en las tierras altas centrales de Sri Lanka, en la temporalidad anteriormente mencionada en la cita, mostró cómo el paisaje de Kandy fue producido de manera consciente con la finalidad de promover los intereses de los reyes. Esto según el autor, se dio mediante el establecimiento y la construcción de edificios como los muros del palacio, la sala de audiencias, el Templo del Diente y otras edificaciones y obras que debían lograr que el paisaje fomentará una cierta lectura hegemónica que hablaba del poder, la benevolencia y la legitimidad de los reyes, o en otros termino que logrará comunicar y reproducir el orden social acorde a los intereses de esos mismos.

En correspondencia con esa última idea, el autor plantea que los paisajes también son textos en tanto “dispositivos comunicativos que codifican y transmiten información”. Sobre lo cual, Delgado (2010) explica que:

Duncan lo asume como un “dispositivo comunicativo que codifica y transmite información”, que a su vez brinda elementos explícitos e implícitos en cuanto a determinadas condiciones estéticas, lo cual lo constituye en un documento susceptible de ser leído de distintas maneras. Esto le permite hacer inferencias encaminadas a develar, tras la silueta muchas veces naturalizada y eterna de un bello paisaje, los significados e ideologías subyacentes, que muchas veces son funcionales a las relaciones de poder vigentes en un periodo y lugar particular. (p. 30)

Lo anterior se puede contrastar con el texto de Duncan (1990), quien menciona³ acerca de los cambios introducidos durante el siglo X D.C., al final del período Anuradhapura que, bajo la influencia de las ideas del budismo Mahāyāna e hindúes, aparentemente se volvió más aceptable para los reyes de Lanka ser considerados la encarnación de un dios, generalmente Sakra, el rey de los dioses. Al igual, agrega que

³ Citando a: Paranavitana 1956, 71; Mendis The 1945, 79

después de 1017 D.C., las ideas hindúes de la realeza divina se reforzaron aún más en Lanka. En el siglo XI, los reyes de Lanka comenzaron a referirse a sí mismos como cakravartis, gobernantes universales modelados sobre el rey de los dioses⁴.

Este hecho ejemplifica los significados e ideologías subyacentes del paisaje, porque esa idea de los reyes como *cakravatis*, según Duncan (1990), estuvo acompañada de la construcción de palacios, ciudades y lagos que glorificaban al dios-rey. Estos paisajes se inspiraron, según el mismo autor, en descripciones textuales de las ciudades de los dioses en el cielo en la cima del monte Meru, que ayudaron a plasmar y comunicar ese mensaje que se quería dar de los reyes como *cakravatis*. Convirtiéndose el paisaje y los lugares en documentos que transmitían determinados mensajes acerca del poder, la benevolencia y la legitimidad de los reyes.

De esta manera, aunque hasta el momento se había enunciado que se entendía a los paisajes como productos sociales, como producto de las relaciones sociales y de la relación entre el ser humano y la naturaleza, por tanto, de las formas en que el ser humano transforma la naturaleza, resulta imprescindible agregar con base a los postulados de Duncan (1990) y de Delgado (2010) que, esas formas de transformar y apropiar la naturaleza tienen una dimensión política, tienen unas motivaciones. Más aún, que esas nuevas formas producidas o ese paisaje producido pueden legitimar, subvertir o reproducir un orden social, un poder político hegemónico o el control que determinados grupos tienen sobre el espacio, al transmitir información o comunicar determinados símbolos.

Otro ejemplo que permite entender los anteriores planteamientos es lo descrito por Cruz, Zizumbo, Cruz, Jiménez & Quintanilla (2013) sobre la configuración de paisajes turísticos en las áreas rurales en México, debido a que los argumentos de esas autoras manifiestan que determinados paisajes rurales fueron transformados para garantizar ciertas dinámicas socioespaciales, en este caso:

Fueron transformados acorde con las necesidades de la actividad turística, una distribución funcional adaptada a la división del trabajo [...] produciendo espacios y configurando paisajes que son favorables al proceso de acumulación y al ciclo de realización del capital [...] Así, la lógica que

⁴ Sobre ello Duncan (1990) agrega que: *"From this Hindu influence arose the alternative, Sakran model of kingship based on the Hinduized god-king in which the king is seen a kind of god on earth modeled upon Sakra, also called Indra. "Indra was the most popular of the Vedic gods in ancient India and is also the god most often mentioned in the great chronicles (Geiger 1960, 178). He was not only the king of the gods who vanquished the asuras (demons), he was also the god of rain who came out of the east, the direction of the monsoon in northern India. As such, he represented energy and fertility (Ali 1975, 129; Eliade 1973, 84)."* (p. 39)

comienza a dominar sobre el uso social del espacio rural no es el de las necesidades humanas sino las del capital. (p. 145)

El mismo texto también permite evidenciar que el paisaje refleja esas dinámicas y ese orden social, donde Cruz *et al.* (2013), comentan que:

Por ejemplo, muchos de los bienes comunales o ejidales de las comunidades rurales han terminado como áreas destinadas a la prestación de servicios hoteleros, de alimentación y de atractivos turísticos administradas por empresas que en su mayoría son de capital transnacional; los espacios de pesca o aquellos destinados a alguna otra actividad de extracción se han convertido en áreas de esparcimiento donde se ofrecen tours u otro tipo de servicios donde los principales beneficiados son agentes externos a las comunidades. (p. 155)

De esta manera el paisaje refleja un nuevo orden caracterizado por una nueva estética, unos nuevos usos, funcionalidades, actores y jerarquías. Más aun, cabe destacar que esa transformación del paisaje lleva implícita una nueva organización espacial, la cual puede limitar ciertas prácticas, en el caso concreto que estudian las autoras, un nuevo orden espacial que garantiza la acumulación de capital a través del turismo, limitando para ello la producción agrícola a pequeña escala y la pesca, para posibilitar y beneficiar la implantación de cadenas de hoteles, resort, restaurantes y demás. Considerando que, en dichas áreas rurales, a la vez se promueve que esos pequeños campesinos y pescadores excluidos de los medios de producción sirvan ahora como mano de obra barata en la práctica turística.

De esta manera -y con base a anterior cita- se evidencia un orden jerárquico, donde existe una relación vertical entre los dueños del capital transnacional y los pequeños campesinos y pescadores, produciendo una población local empobrecida mientras los principales beneficiados son agentes externos a las comunidades.

Al igual, el texto de Cruz *et al.* (2013), postula que ese nuevo orden espacial ha jerarquizado los usos del entorno, donde las autoras también mencionan que se ha dado un debilitamiento de la pequeña agricultura campesina y, en general, de las actividades primarias, bajo la premisa de que: “los espacios rurales comenzaron a ser vistos como factores residuales de la economía nacional, en la cual ya no tenían cabida por ser considerados ineficientes y poco competitivos” Appendini (1985) citado por Cruz *et al.* (2013, p. 153), mientras se incentivaba la multifuncionalidad del ámbito rural, dando entrada o privilegiando por tanto nuevos usos y funciones de las áreas rurales, como lo es su potencialidad turística.

De esta manera, en el ejemplo anterior, se evidencia que, el paisaje en tanto producto cultural, producto histórico y de la relación sociedad- naturaleza, logra reproducir el poder político hegemónico. Donde el espacio es ordenado para favorecer las prácticas culturales, el orden social y político y las jerarquías que favorecen a esos grupos dominantes.

Por tanto, se entiende al paisaje como producto de la relación ser humano-naturaleza y a la vez como producción cultural, el cual puede ser utilizado por determinados actores y grupos, según Delgado (2010) y Duncan (1990) para reproducir, legitimar o subvertir un poder político hegemónico, al transmitir un conjunto de significados que pueden estar acorde con los intereses de diferentes sectores tanto hegemónicos como no hegemónicos.

Lo anterior, también es apoyado por los argumentos de Cosgrove (1988), quien plantea que, todos los paisajes poseen un carácter simbólico al ser “productos de la apropiación humana y la transformación del medio ambiente” (p. 181). Más aun, agrega que, para acercarse a esas expresiones escritas por una cultura o unos determinados grupos en el paisaje, se necesita un “conocimiento del «lenguaje» empleado: los símbolos y su significado dentro de esa cultura.” (p. 180).

Ese énfasis en el lenguaje también se evidencia en los postulados de Duncan (1990), donde Delgado (2010) agrega que, por ese carácter político, comunicativo y cultural del paisaje, Duncan planteó interpretarlo a partir de “metodologías propias del análisis discursivo”. Sobre ello, menciona que, las descripciones, los datos de observación de campo y los recuperados en archivo, para el autor, “no son reflejos de espejo; se construyen necesariamente dentro de los límites del lenguaje y los marcos intelectuales de quienes describen” (Duncan, 1990, p. 12). Postulados que fueron utilizados en la metodología del proyecto, donde se estableció utilizar fuentes de archivo, tanto textos como imágenes para acercarse a esa dimensión cultural del paisaje.

A pesar de que los análisis de James Duncan (1990), podrían desde cierta perspectiva parecer lejanos a la producción de paisajes turísticos, cabe recordar una de las afirmaciones de este autor: “Muchos tipos diferentes de paisajes, incluidos los que los geógrafos culturales suelen llamar *ordinarios*, son susceptibles de lecturas políticas [...] Así, la complejidad de la relación entre paisaje, discurso y estructura social puede explorarse provechosamente en diferentes tiempos y lugares” (Duncan, 1990, p. 7). Por tanto, no se descartó al paisaje turístico del Rodadero como apto de lecturas políticas, ni tampoco la posibilidad de estudiarlo a partir de fuentes de archivo, publicitarias o de texto.

Continuando con lo referente a la dimensión cultural del paisaje, cabe destacar que a lo largo del capítulo se ha asociado con la idea de orden espacial hegemónico o el control del espacio por determinados grupos, lo que lleva al concepto de “grupos dominantes” postulado por Cosgrove (1988), quien menciona en su texto a las “culturas dominantes, residuales, emergentes y excluidas”, las cuales, según este mismo autor, tienen impactos diferenciales en los paisajes. Pero, a pesar de que todas estas tienen el mismo grado de importancia, por asuntos metodológicos de esta investigación, en este punto se quiere enfatizar en “los paisajes de la cultura dominante”. Para Cosgrove (1988):

Por definición, la cultura dominante es la de un grupo con poder sobre los demás. Por poder no me refiero solo al sentido limitado de un ejecutivo o cuerpo gobernante en particular, sino al grupo o clase cuyo dominio sobre los demás se basa objetivamente en el control de los medios de vida: tierra, capital, materias primas y fuerza de trabajo. En definitiva, son ellos quienes determinan, según sus propios valores, la asignación del excedente social producido por toda la comunidad. Su poder se sostiene y se reproduce en gran medida por su capacidad para proyectar y comunicar, por cualquier medio disponible y a través de todos los demás niveles y divisiones sociales, una imagen del mundo en consonancia con su propia experiencia, y para que esa imagen sea aceptada como un fiel reflejo de la realidad de todos. Este es el significado de ideología. (p. 182)

Eso resulta clave porque, aunque los anteriores autores mencionaban las relaciones de poder o hacían alusión a jerarquías sociales en la producción cultural del paisaje, no se había hallado una conceptualización clara y acorde con los análisis que se exponen en esta investigación, como lo es la propuesta de Danis Cosgrove previamente citada.

Además, también resulta importante porque para autores como Cruz *et al.* (2013), “La actividad turística se expresa como una operación dominante que lleva implícita la adopción de una economía particular y un sistema de relaciones productivas que reorganizan el espacio a favor de la producción y el ofrecimiento de servicios turísticos” (p. 164). En esas afirmaciones se pueden identificar los postulados anteriores de Cosgrove (1988), debido a que las autoras, afirman que la actividad turística, a través de grupos específicos como inmobiliarias y cadenas de hoteles transnacionales con el apoyo de los gobiernos locales, transforman la estructura productiva y social, conllevando una transformación estética del paisaje, “que lleva consigo la validación de pautas particulares para su homogeneización”. (Urry, 1990; Yory, 2006) citado por Cruz *et al.* (2013, p. 164).

De esta manera, para estas autoras en el proceso de configuración de la actividad turística existen grupos dominantes, como los anteriormente mencionados que, controlan y se apropian de la tierra, el capital, las materias primas y la fuerza de trabajo de los lugares donde se desarrolla la práctica turística. Más aun, que la actividad turística desarrollada por estos actores dominantes transforma el paisaje o produce paisajes turísticos que legitiman ese orden espacial necesario para la acumulación de capital, como lo refleja la siguiente cita: “La apropiación y valorización en el espacio por el capital turístico ha generado traslados y flujos, movimientos de construcción real y simbólica, así como nuevas territorialidades, morfologías espaciales y configuraciones paisajísticas.” (Cruz *et al.* 2013, p. 164)

Con respecto a la validación de pautas particulares para la homogeneización del paisaje que se mencionó anteriormente, Cruz *et al.* (2013), la asocian con la importación de una serie de códigos espaciales y/o con el uso “acrítico” de los mismos códigos espaciales y estéticos en diferentes contextos.

Lo anterior se puede evidenciar en las imágenes 4 y 5, donde ambos lugares son áreas de litoral de diferentes localizaciones, uno en Cancún, México y el otro en Pozos Colorados, Santa Marta, Colombia. En ambos, las imágenes permiten apreciar que la práctica turística ha conllevado una configuración estética similar o ha implantado los mismos códigos, donde predominan grandes construcciones hoteleras y edificios de inmuebles para segunda residencia, los cuales tienen diseños arquitectónicos similares, como son las fachadas blancas o de colores claros con ventanales azules y balcones que permiten la vista a las áreas externas, como se observa en ambas imágenes.

<i>Imagen 4: Cancún, México (2010)</i>	<i>Imagen 5: Pozos Colorados, Santa Marta</i>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>Playa Chac Mool viendo hacia el hotel Hyatt Caribe 1978-2010</i>, de Aclarando, 2010.</p>	<p>Nota. Adaptado de <i>Sector Pozos Colorados</i>, Inmobiliaria Región Caribe, 2021.</p>

Teniendo en cuenta que se tuvo como resultado formas urbanísticas y arquitectónicas similares, aunque las condiciones ecológicas y sociales son disimiles, por un lado, mientras pozos colorados está asociado al ecosistema de bosque seco tropical, caracterizado por una vegetación adaptada al déficit de agua, en Cancún se encuentran varias áreas que se caracterizan por ser biomas de manglar, de esta manera obviar o no tener en cuenta esa serie de diferencias e implantar homogéneos códigos estéticos e idénticos patrones urbanísticos, tendrá consecuencias ecológicas diferentes⁵.

Por otro lado, otra característica del “paisaje”, que se evidencia en los postulados de los autores hasta ahora citados y que es integrada en esta investigación, es su carácter dinámico, como lo plantea Cosgrove (1988), “los valores culturales que celebran deben reproducirse activamente para que sigan teniendo significado” (Cosgrove, 1988, p. 183). Esto se realiza según este autor, en la vida diaria, ya sea a través del reconocimiento de edificios, nombre de lugares, etc., pero también, pueden ser reforzados en rituales públicos a través ceremonias.

Recordando que ese conjunto de significados no solo hace parte del plano ideal, sino que también tiene una constitución material, se destacan en este punto los postulados de Roberto Lobato Correa (2011), quien inicia su texto planteando que:

Las relaciones entre cultura y política se manifiestan de modo material e inmaterial. Los códigos, las normas y las leyes son ejemplos del último modo, mientras que el paisaje cultural se constituye en la manifestación más corriente del primero. El paisaje cultural está impregnado de sentido político. Así, como lo señala Cosgrove (1998), los innumerables paisajes de la cultura dominante exhiben, por medio de las formas simbólicas, el poder que tiene la clase dominante. El paisaje palladiano de Venecia y sus alrededores de los siglos XV y XVI (Cosgrove, 1993) y el de la capital del reino de Kandy en Sri Lanka del primer cuarto del siglo XIX (Duncan, 1990) son notables ejemplos de la manifestación de las relaciones entre cultura y política. En palabras de Rowntree y Conley (1980: 465), los paisajes culturales constituyen «mecanismos regulatorios que controlan significados»⁶. (p. 23)

Lo anterior, para este autor, remite a la noción y/o concepto de “formas simbólicas espaciales”, que se refiere según sus postulados a que: “Las formas simbólicas se tornan formas simbólicas espaciales cuando,

⁵ Al respecto puede consultar: Reina, E. (2016). México destruye parte de un manglar en Cancún para un proyecto hotelero. El País. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de https://elpais.com/internacional/2016/01/21/mexico/1453389683_656261.html

⁶ Las comillas hacen parte de la cita textual

al ser directamente relacionadas al espacio, se constituyen en fijos y flujos, es decir, en localizaciones e itinerarios” (Lobato, 2011, p. 24). Ejemplo de ello, para el autor son: los palacios, shopping centers, ríos, montañas, etc. Aclarando, además que, el conjunto de relaciones que existen entre las formas simbólicas y el espacio son bidireccionales, por tanto, que se interfieren mutuamente.

Sobre lo anterior, Lobato (2011) apunta que, la toponimia, entendida como forma simbólica espacial, “constituye una importante marca cultural impregnada, en muchos casos, de un intencional sentido político. Ella expresa una efectiva apropiación del espacio.” (p. 26) De esta manera, destaca que, aquellos que nombran los lugares, imprimen, simbólicamente, una determinada memoria e identidad, y unas determinadas relaciones de poder. Más aun, el autor citando a Yeoh (1996), menciona que, “los nombres no tienen raíces en la realidad ni en las costumbres, sino que, por el contrario, expresan el poder del nombre sobre la cosa nominada” (Lobato, 2011, p. 26)

Otro aspecto que resulta importante destacar del concepto de “formas simbólicas espaciales”, es que según Lobato (2011) estas se encuentran dotadas de una temporalidad específica: “Ellas no solo reflejan la naturaleza y la intensidad de las formaciones económicas, políticas y sociales de cada período de la historia, sino que también manifiestan el sentido que los diversos tipos de representaciones materiales tienen para la sociedad en los diversos períodos.” (p. 25) De esta manera, siguiendo el ejemplo anterior, cambios en los nombres de los lugares, pueden hablar de transformaciones en las maneras de representar y recordar, no solo a los lugares, sino a la sociedad que los habita o los habitaron en periodos precedente, así como a las actividades que allí se desarrollaban o, a hechos específicos, como por ejemplo las guerras.

Pero para este autor las formas simbólicas espaciales no sólo logran comunicar representaciones del presente, sino que también pueden describir unas determinadas interpretaciones del pasado, al ser este, entendido para el autor, como un “texto incompleto”, cuyo conocimiento está basado en informaciones que no son ni apolíticas ni objetivas, sino que, “poseen un sentido político comúnmente vinculado a intereses dominantes que pueden construir la imagen que se desea que en el futuro se tenga del presente (Wood, 1991)” (Lobato, 2011, p. 33)

Por otro lado, en el intento de legitimar el presente, “el pasado es justificado, pudiendo ser construido, inventado o reinventado (Lowenthal, 1975).” (Lobato, 2011, p. 33). Por tanto, la manera de representarlo a través de las formas simbólicas espaciales resulta, para este autor, un proceso problemático y selectivo, donde son retenidos y enfatizados algunos aspectos de la realidad, mientras otros son dejados de lado.

Dichos postulados fueron integrados a la investigación, en parte al analizar la constitución del paisaje turístico a partir del análisis de algunas formas espaciales como la toponimia del lugar y la arquitectura principalmente.

En síntesis, esta investigación parte de entender al paisaje como un producto tanto cultural, como físico-ambiental, dotado además de un carácter político y simbólico, que puede ser estudiado mediante herramientas y productos discursivos, al igual que a través de la observación directa y el análisis de su contexto socio histórico.

Lo anterior es la base para entender “los paisajes turísticos”, concepto que se relaciona con lo que Cruz *et al.* (2013), postulan sobre la configuración de esos, donde afirman que, la incorporación de los espacios al capitalismo a través de la actividad turística no solo contempla la dimensión física sino también la dimensión social; “la historia y la cultura de las comunidades rurales se incorporan al mercado bajo nuevas formas de aprovechamiento, significados y valores comerciales” (Hiernaux, en Lindón, 2006; Lezama, 2002) citado por Cruz *et al.* (2013, p. 163)

De esta manera, agregan que la actividad turística se ha convertido en un proceso dinámico, a través de la cual –como en el resto de los paisajes- “intereses particulares se imponen, mantienen y legitiman a través de un entramado de luchas de poder por la producción material y simbólica del espacio con cualidades turísticas, luchas por objetivar el significado de los bienes y las personas para instaurar o apropiarse de un orden particular.” (p. 163)

De esta manera, se entienden a los paisajes turísticos también como productos de la relación sociedad-naturaleza, pero esta relación mediada por la transformación y apropiación de la naturaleza y la cultura necesarias para el desarrollo de la práctica turística y la acumulación de capital que conlleva. Más aun, se entienden que esos paisajes turísticos pueden legitimar un determinado orden espacial que responde a los intereses de determinados grupos.

Un Breve Recorrido por la Conceptualización de “Turismo”

El subcapítulo anterior mostró un panorama de la categoría “paisaje” y como fue adoptada en este trabajo, sin embargo, para entender su relación con el “turismo”, y entender la manera como se utilizó el término “paisaje turístico” en este trabajo, resulta pertinente plantear las siguientes cuestiones que

guiarán este apartado: ¿Qué se entiende cómo turismo? ¿Cuándo se empieza a hablar de turismo? ¿Qué relación existe entre turismo, paisaje y espacio?, todo lo anterior a la luz del problema de investigación.

Resulta oportuno iniciar comentando que, uno de los términos más usados a lo largo de este trabajo será el turismo como práctica social, porque ayudó a determinar desde cuándo se podía hablar de turismo en El Rodadero y a percibir cambios en esa actividad, al integrar una perspectiva que no lo limita al equipamiento de la oferta turística y la infraestructura como hoteles, restaurantes, carreteras, etc., sino que lo integra como una actividad dinámica y parte de los procesos sociales. Al respecto se destaca lo enunciado por IGAC (2018), donde se comenta que el turismo en tanto práctica social:

Es un tipo de movilidad que se caracteriza por la ausencia temporal del lugar de residencia, pues el retorno constituye un elemento esencial que lo diferencia de otros tipos de desplazamiento como la migración. Para Mathis Stock la práctica turística se define por tres aspectos centrales: por el tiempo que se articula con el mercado laboral en especial con el tiempo libre, por los espacios que se busca recorrer durante este tipo de desplazamiento y por las motivaciones que incentivan el viaje. (p. 6)

De esta manera se destaca que la práctica turística se encuentra relacionada con el tiempo, el espacio y con las motivaciones individuales y colectivas.

Donde su dimensión temporal, según también IGAC (2018), está asociada con el trabajo y la delimitación de los periodos del tiempo libre, por tanto, con las reivindicaciones de los derechos laborales a finales del siglo XIX⁷, donde las luchas obreras entre otros logros obtuvieron “reducir la jornada laboral y aumentar el tiempo libre” (p. 7), lo que situó el tiempo de vacaciones. Más aún, esto determinó que el turismo estuviese asociado con las actividades no productivas, por tanto, con el tiempo libre y con las temporadas vacacionales de los trabajadores.

A pesar de que esa relación laboral no representó ni representa a toda la población, debido que no todos los contratos de trabajo incluyen vacaciones pagas, y a que la distribución del tiempo libre con respecto al trabajo es heterogéneo y sufre transformaciones gracias a aspectos como el género, la edad, la clase

⁷ Según los argumentos de IGAC (2018), la articulación entre el trabajo y la práctica turística se da gracias a las reivindicaciones de los trabajadores a finales del siglo XIX, debido a que durante la revolución industrial, las condiciones laborales estaban “inscritas en una forma de pensamiento donde la producción, el aumento de capital y la idea de adueñarse del tiempo del trabajador durante más de dieciocho horas del día primaban sobre la idea del bienestar de la sociedad” (p. 6) teniendo como resultado entre otros aspectos, de acuerdo con la misma fuente, el predominio de bajos salarios y formas de trabajo indignas.

social, etc., sí se ha reconocido como un hito importante en la constitución de la práctica turística esas luchas obreras en el siglo XIX, por lo anteriormente anunciado, al situar al tiempo libre de algunos sectores, según IGAC (2018) en el plano del descanso y la recreación.

A pesar de lo anterior, se destaca que se pueden rastrear algunas tendencias generales respecto a la dimensión temporal o al tiempo libre, como que en Colombia se hayan establecido una temporada alta del turismo y una temporada baja, que corresponden a las épocas en que más turistas se desplazan y por el contrario cuando menos desplazamientos de ese tipo ocurren, respectivamente, que tienen que ver con el tiempo libre o con el tiempo “no productivo”, al estar asociado por ejemplo la temporada alta de fin de año con la temporada de vacaciones de algunas empresas y de los colegios.

Por otro lado, con respecto al segundo aspecto que define la práctica turística, el cual se encuentra relacionado con el espacio, IGAC (2018), comenta que:

El hecho de entender el turismo a partir de las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, es evidente la separación entre el espacio habitual y la visita de lugares distintos, lo que evidencia una condición necesaria para la existencia de la práctica turística. Una práctica que ante todo es social y está marcada por la movilidad territorial. (p. 8)

Esa cita además de afirmar la existencia de una dimensión espacial de la práctica turística gracias a la movilidad que implica, enuncia esa dimensión espacial también al afirmar que existen lugares equipados para satisfacer las necesidades y demandas de los viajeros que no encuentran en sus espacios habituales, por tanto, que se han configurado espacios dedicados a la oferta turística.

Más aún, la fuente enfatiza que la práctica turística responde a movi­lidades voluntarias y no impuestas, por lo que agrega que, ese hecho dejaría por fuera a los desplazamientos y viajes relacionados con negocios, salud y educación, y como se resaltó en párrafos anteriores estaría más relacionada con el descanso, la recreación y el disfrute del tiempo libre⁸.

De esta manera, IGAC (2018) asegura que, las motivaciones que impulsan el desarrollo de la práctica turística principalmente “se asocian con la necesidad de salir de la rutina, en especial del lugar de trabajo, con la idea de conocer los lugares que poseen un atractivo interesante para el visitante y con la necesidad

⁸ Aunque vale la pena agregar que otras perspectivas contemplan tipologías de turismo que si abordan esos aspectos como lo son el turismo de salud, el turismo de negocios y el turismo académico.

de salir del entorno habitual.” (IGAC, 2018, p. 9). Aunque la misma fuente también destaca que existen motivaciones individuales asociadas a la vanidad y al prestigio social que podría otorgar la práctica turística.

Enunciados los argumentos anteriores acerca de la práctica turística, resulta pertinente destacar algunos elementos de la evolución de esta, que ayudarán a entender en qué momento y en qué contexto histórico se empieza a hablar de turismo.

Sobre lo cual, IGAC (2018) aclara que, “es posible afirmar que la práctica turística hasta mediados del siglo XIX responde fielmente a su dimensión etimológica que viene del latín *tornus* (torno) y *tornare* (redondear, tornear, girar), y del sufijo *ismo* que se refiere a la acción que realiza un grupo de personas” (p. 12). De esta manera, la misma fuente argumenta que, desde su origen en la década de los años 30 del siglo XIX la expresión “turismo”, ha hecho referencia: “a un grupo de personas que viajan con la intención de regresar a su sitio de residencia habitual” (p. 12). Reafirmando lo anteriormente mencionado sobre la separación entre lugar de residencia y lugar de visita, o, en otros términos, haciendo énfasis en la movilidad territorial y el regreso al lugar de residencia como un aspecto central desde los inicios de la definición de la práctica turística.

Por otro lado, aunque antes del siglo XIX no se pueda hablar de turismo como tal, las fuentes consultadas coinciden en el hecho de que, en los siglos precedentes se desarrollaron los factores y elementos necesarios para el surgimiento de lo que se entendería siglos más adelante como “turismo”.

Sobre ello, Acerenza (2006) resalta que: “En el periodo que inicia en el siglo XVI y hasta mediados del XIX se establecen las bases del turismo moderno. Durante este tiempo tiene su origen el denominado «Grand Tour», del que más tarde se deriva el término turismo” (p. 70). Más aún, el mismo autor destaca que, en esa época también se da inicio al desarrollo de lo que siglos más adelante serían los centros vacacionales.

Sobre lo anterior, el texto del IGAC (2018) explica que, el Grand Tour también es conocido como “viaje ilustrado”, término que principalmente se refería, a los viajes por toda Europa occidental que realizaban principalmente los jóvenes aristócratas británicos. También, se menciona que estos aristócratas, “quienes gobernarían posteriormente su país” (p. 12) realizaron estos viajes principalmente por motivos de aprendizaje.

Dachary, Burne & Arnaiz (2017), coinciden con lo anteriormente planteado. Según estos, esos viajeros europeos de los siglos XVII y XVIII fueron los que abrieron el camino al turismo; además, destacan que, produjeron una gran cantidad de escritos y relatos sobre diferentes lugares, costumbres, culturas,

sociedades y ambientes, los cuales enriquecieron y ayudaron a constituir el conocimiento geográfico de las naciones recorridas y lo que se conoce como “la literatura de viajes”.

Lo anterior estuvo acompañado por los diferentes cambios sociales gestados en occidente a largo de los siglos XVIII y XIX, como son los de tipo político que introdujo la revolución francesa, la consolidación de la democracia, los cambios económico-sociales que acarreó la revolución industrial, como es el caso de la urbanización; y por el “redescubrimiento de las montañas, el mar y los bosques que antes eran lugares tenebrosos o perversos, además de malsanos y luego se transforman en lugares de recreo y ocio, o simplemente de admiración” (Dachary, Burne & Arnaiz, 2017, p. 45)

Eso concuerda con lo descrito por Acerenza (2006), quien postula que, mientras se daban ese conjunto de viajes ilustrados, “a finales del siglo XVI se comenzaba a despertar un especial interés por los baños termales, cuyas propiedades curativas eran ya conocidas tanto en la antigua Grecia como en el Imperio Romano. A principios del siglo XVII los médicos comenzaron a recomendar las propiedades curativas de los baños termales” (p. 72)

Además, el mismo autor destaca que, en estos lugares se empezaron a organizar entretenimientos para los pacientes, lo que después dio paso a que también fuesen frecuentados por personas que buscaban «entretenimiento y diversión» y no sólo visitaran estos lugares por razones de salud. Por lo cual, estos baños termales en los siglos posteriores contaban con buena «actividad social» y lograron atraer a las personas más importantes de esa época, de acuerdo con los postulados del autor.

De esta manera, se destaca que, el surgimiento de los balnearios como lugares de entretenimiento y diversión, respondió a un contexto histórico determinado, como se mencionó anteriormente, relacionado con los cambios que se estaban dando en Europa en ese momento, como el incremento de las migraciones del campo hacia las ciudades, con lo que Dachary, Burne & Arnaiz (2017), llaman “los males de la naciente sociedad industrial”, como la insalubridad de los centros urbanos; así como también se relacionó con las ideas románticas acerca del retorno a la naturaleza⁹ que se estaban gestando, con los discursos acerca de los beneficios de los baños termales en la salud y con otro conjunto de aspectos que fueron constituyendo las condiciones necesarias para el surgimiento de dichos lugares.

⁹ Al respecto ver: Garay, L. (2007). *El ciclo de la evolución del destino turístico*. Una aproximación al desarrollo del destino turístico en Cataluña. Universidad Autónoma de Barcelona.

Sobre lo anterior, Larrinaga (2015) menciona que dentro de ese contexto debe situarse al higienismo¹⁰, debido a que se relaciona con los balnearios al introducir las ideas sobre los beneficios en la salud de las aguas termales y marinas:

El higienismo consistía en otorgar una gran influencia e importancia al entorno social y ambiental en la génesis y evolución de las enfermedades. En este sentido, el desarrollo de la Revolución Industrial tuvo unas consecuencias sociales, ambientales y urbanísticas evidentes. De manera que la falta de salubridad de las ciudades en general, pero, sobre todo, de las industriales, y las pésimas condiciones de vida de los obreros fabriles de las mismas favorecieron la expansión de las teorías higienistas y la preocupación entre los médicos por estas cuestiones. No es de extrañar, por tanto, que, en el ámbito de la medicina, los higienistas se ocuparan del medio natural y de su posible conexión con los problemas patológicos del individuo [...] Fue entonces cuando empezaron a publicarse diferentes tratados sobre la bondad de las aguas, tanto minerales como marinas. (Larrinaga, 2015, p. 68)

Lo anterior, según el mismo autor, se da acompañado de los avances en el campo de la química, los cuales también contribuyeron a que se diera una nueva valoración de las aguas termales. Teniendo en cuenta que, la anterior cita además de reafirmar que el surgimiento de los balnearios y su uso para desarrollar actividades de ocio y diversión respondió a un determinado contexto histórico y a una serie de cambios sociales, también deja en evidencia el papel de los baños de mar dentro de ese conjunto de relaciones y/o sitúa esa nueva valoración de las aguas marinas.

Sobre eso, el mismo autor afirma que, influenciados tanto la aristocracia como la burguesía adinerada por las obras higienistas, estos sectores empezaron a frecuentar “a los centros termales primero y a las localidades balnearias de costa después”. (Larrinaga, 2015, p. 69), pero estos últimos, según el mismo autor, con la peculiaridad de que esas aguas de mar debían ser frías, sobre ello Khatchikian (2000) menciona la importancia en Europa de playas ubicadas sobre el mar Cantábrico y sobre el mar del norte.

De esta manera, según los anteriores autores y también según Acerenza (2006), a mediados del siglo XVIII, ya algunos lugares en las costas eran frecuentados tanto por pacientes en busca de las cualidades

¹⁰De acuerdo con Larrinaga (2015), se refiere a una corriente terapéutica promovida por “numerosos médicos desde finales del siglo XVIII” (p. 68), la cual, según el mismo autor, fue en gran medida consecuencia de los cambios producidos con la Revolución Científica y de los postulados racionalistas introducidos por la Ilustración.

curativas del mar, como por personas que buscaban placer y diversión, por tanto, el surgimiento de los lugares turísticos de sol y playa, también se relaciona con unos nuevos discursos acerca del mar.

Larrinaga (2015) al respecto menciona que, hay un desfase entre la valoración positiva de las aguas marinas y las aguas termales, debido a que mientras sobre las segundas existía una antigua tradición que se remontaba a la edad antigua -como se mencionó en párrafos anteriores- y que había logrado mantenerse en algunos lugares de Europa pese a las prohibiciones del catolicismo, la situación de las aguas marinas era distinta, debido a que eran presentadas tradicionalmente “como un lugar enigmático, habiéndose mantenido una imagen de miedo y repulsión a lo largo de los siglos” (p. 70), donde solo a finales del siglo XVII y primeras décadas del XVIII se empezó a percibir de forma diferente, según el mismo autor:

El despliegue de lo que en Francia se denominó la teología natural y en Inglaterra la físico-teología tuvo mucho que ver en ello, en la medida en que se empezó a considerar que la belleza de la naturaleza demostraba el poder y la bondad del Creador. Ese temor al mar predominante hasta entonces empezó a ser progresivamente sustituido por el placer de la consideración de un entorno convertido en espectáculo. La actitud respecto del agua marina se transformó y los estudios sobre el poder salutarífico del agua del mar se multiplicaron. Si las aguas termales eran bondadosas, también lo eran las marinas. (Larrinaga, 2015, p. 69)

De lo anterior, se quiere destacar que, el origen de la práctica turística de sol y playa dependió de la revalorización de las aguas del mar. Por tanto, de los cambios en las ideas sobre estas, los cuales se relacionaron con las transformaciones en ese momento de las concepciones de la “naturaleza” y/o del entorno físico en general y con los discursos que le otorgaron características bondadosas, que pusieron a las playas, primero las de aguas frías y subsiguientemente a las de aguas más cálidas, en el plano de la salud, prueba de ello para Larrinaga (2015) y Khatchikian (2000) la labor del doctor Richard Russell¹¹.

Al igual que, el surgimiento de dichos destinos turísticos de costa también dependió de unas determinadas condiciones materiales, como fue la disminución del tiempo de desplazamiento que acarrió la Revolución Industrial a través del ferrocarril, de acuerdo con lo planteado por IGAC (2018), y dependió de un orden social determinado, como fue según la misma fuente, el nacimiento de una clase media grande con gustos y necesidades diferentes a los de la aristocracia y los grupos privilegiados que hasta ese momento eran

¹¹ Quien “entusiasmado con el poder curativo de estas aguas, llegó a recomendar que el paciente se bañara en el mar una vez al día, bebiera media pinta de agua marina por la mañana y un vaso al salir del baño y se duchara con agua de mar fría previamente calentada.” (Larrinaga, 2015, p. 70)

los que principalmente viajaban, debido a que hicieron “que aumentara el número de personas que viajaban por placer.” (p. 73).

Todo lo anterior, da evidencia por un lado de una constante relación sociedad-turismo, donde hubo cambios sociales gestado en occidente que fueron la base para el desarrollo de la práctica turística, pero esos viajes también acarrearón transformaciones de los espacios, se construyeron percepciones y representaciones sobre los paisajes y lugares visitados, y ello fue de la mano con la transformación de estos. Ejemplo de ello, entender o percibir el agua de mar como elemento curativo, fue de la mano con transformaciones físicas que se materializaron en balnearios, considerando que la movilidad hacia estos lugares dependió de condiciones materiales como la infraestructura férrea.

Además, resultan importantes los anteriores postulados porque permite plantear que: concebir o pensar que ciertos lugares o paisajes son atractivos para la práctica turística responde a un determinado orden económico, político, cultural y estético, por tanto, la concepción de lo que puede ser atractivo para los turistas varía históricamente y es resultado de unas condiciones materiales.

De esta manera, la configuración de nuevos lugares turísticos es un proceso constante y dinámico que responde a un contexto determinado, donde dichos procesos también conllevan la decadencia de otros lugares turísticos o el constante reajuste de la oferta turística de los mismos. Por tanto, qué se ofrece a los turistas, qué se considera rentable, qué se promociona, cuándo inicia la práctica turística en los lugares, qué aspectos del paisaje no hacen parte de dicha oferta, qué cosas se valoran en términos turísticos del entorno natural, de la arquitectura o en muchos casos de las comunidades locales y de la cultura de estas, no son hechos constantes o inmutables, sino que se ajustan a unas dinámicas socio históricas y están sujetas a unas relaciones de poder, como se profundizará más adelante.

Más aun, lo anterior, refuerza la idea y/o el concepto de *paisaje turístico*, donde se entiende que los lugares y paisajes no son turísticos per se, sino que son configurados como tal para responder a unas determinadas dinámicas.

Sobre ello, se cuestiona la idea del turismo como práctica idílica que beneficia tanto a los turistas como a los lugares dedicados a satisfacer la oferta turística, sino que, por el contrario, se quiere hacer énfasis en que la configuración de lugares turísticos y de la práctica turística en general tiene un carácter conflictivo. Al respecto, se ha teorizado desde las posturas que consideran al “turismo” como fenómeno social, entre sus interpretaciones lo han definido como una nueva forma de colonialismo o un neocolonialismo, al generar “dependencia económica y una nueva estrategia del mercado que perpetúa las desigualdades

existentes entre anfitriones y visitantes.” (IGAC, 2018, p. 11) o, en otros términos, entre el centro y la periferia.

De esta manera, lo que en párrafos anteriores era descrito como una simple práctica que implicaba el traslado a lugares no habituales por motivaciones relacionadas con el ocio y la recreación, según algunos autores como Dachary, Burne & Arnaiz (2017), ha estado basado en relaciones coloniales y neocoloniales. Más aun, esa clara separación entre lugares habituales y lugares de visita o turísticos, esta mediada, de acuerdo con algunas posturas, por relaciones de dependencia económica y por una jerarquía social entre anfitriones y visitantes.

Un término que recoge muchos de estos postulados es el de “Periferias de Placer”, planteado y teorizado por Turner y Ash (1991), quienes en un primer momento lo vincularon con el surgimiento del turismo de masas¹², al comparar a estos nuevos viajeros con las tribus bárbaras:

La antigua Horda Dorada (el imperio tártaro que legó Gengis Khan a sus sucesores) era un pueblo nómada y carente de moneda, que amenazó las civilizaciones sedentarias y urbanas de toda Europa. Hoy, esa tendencia se ha invertido. Los turistas proceden de los centros industrializados, sólo que esta vez son precisamente ellos los que se despliegan por el mundo entero, anegando sociedades en apariencia menos dinámicas, incluidas las escasas civilizaciones pre-industriales que quedan en pie hoy en día. En el pasado, fueron los grandes centros comerciales del mundo, como Constantinopla y Viena, los que sufrieron tales amenazas. Hoy, son los Nómadas de la Opulencia, los que proceden de las nuevas Constantinoplas —de ciudades como Nueva York, Londres, Hamburgo o Tokio—, quienes han creado un nuevo territorio, tanto social como geográfico, sumamente dependiente: la Periferia del Placer. (Turner & Ash, 1991, p. 19)

De lo anterior, se destaca que lo que caracteriza a las “periferias del placer” es ser lugares no industrializados y en apariencia poco dinámicos, visitados por viajeros del primer mundo, de los centros industriales más importantes. La cita anterior, también deja evidenciar que esos lugares turísticos periféricos están en una relación desigual jerarquizada respecto a esos centros económicos expulsores de

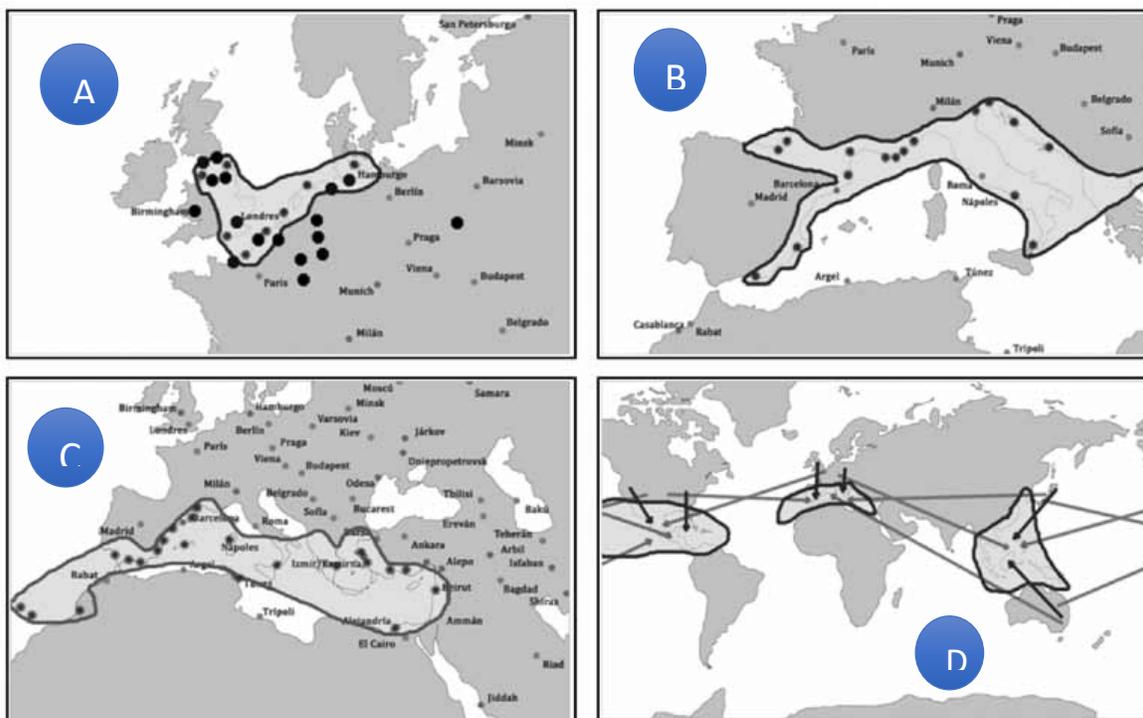
¹² “El turismo de masas”, fruto de los cambios gestados en épocas anteriores, y de las condiciones materiales que existían en ese momento, como el desarrollo de vías, puertos y demás que permitieron que “los turistas internacionales entre 1950 y 1970 doblaran en número cada siete años” (Bertram, 2002, p. 225). Más aun, Khatchikian (2000), afirma que, el turismo deja de ser una actividad solo de las clases medias altas, y llega a otros estamentos de la sociedad; proceso que, según este mismo, se encuentra relacionado con la reconstrucción de Europa tras la segunda guerra mundial -crecimiento de posguerra del turismo- y las políticas del Estado de Bienestar presentes en varios países en el hemisferio occidental -en el contexto de la guerra fría-.

turistas. Lo que conlleva pensar que esas asimetrías de poder también se dan entre personas locales de esas periferias del placer y los turistas, y entre las personas locales y los inversores externos, ya sean nacionales o extranjeros. Además, otros elementos que los autores le atribuyen a esas Periferias del Placer son que:

Dicha periferia tiene muy diversas dimensiones, aunque su mejor descripción geográfica sea la de un auténtico cinturón turístico que rodea las grandes zonas industrializadas del mundo. Por norma general, se encuentra a dos o a lo sumo a cuatro horas en avión de los grandes centros urbanos, unas veces al este y otras al oeste, pero por lo general al sur, hacia el ecuador y el sol. (p. 19)

Para entender dicha ubicación resulta útil el mapa 3, el cual fue elaborado por Navarro, Thiel & Romero (2013), basado en los postulados Gormsen en 1981 sobre “las periferias del placer”, donde este identifica para el caso del turismo litoral 4 periferias:

Mapa 3: Periferias del Placer



Nota. Adaptado de “Periferias del placer: cuando turismo se convierte en desarrollismo inmobiliario-turístico” (p. 280), por Navarro, E., Thiel, D & Romero, Y., 2013, Asociación De Geógrafos Españoles, (67)

Según los anteriores autores, la primera periferia (A) correspondería con lo planteado al principio de este apartado, con las costas británicas y bálticas, y se consolidó “gracias a la burguesía industrial del S. XVIII y

XIX, apoyada en el carruaje y la navegación a vela y, posteriormente, con el ferrocarril y el barco a vapor.” (p. 279). La segunda periferia (B), según los mismos autores, se originó en los años 20 y 30 del siglo XX y se extendió a lo largo de la costa norte mediterránea, principalmente en Francia, Italia y España, viéndose apoyada del transporte férreo y automovilístico. La tercera periferia (C), correspondiente al turismo de masas, está surge en los años 60, apoyada por un “transporte aéreo asequible”, además, según los mismos autores, abarcaría la totalidad del espacio mediterráneo, principalmente la orilla norte. Por último (D), la cuarta periferia, la cual supondría la «turistización» del planeta completo desde los años 80 y 90, la cual se relaciona con “la popularización de los vuelos, haciendo hincapié en el Sudeste asiático y Centroamérica-Caribe.” (Navarro, Thiel & Romero, 2013, p. 279)

Esta última podría relacionarse con lo planteado por Turner y Ash (1991), tal como se observa en la parte D del mapa 3, “un auténtico cinturón turístico” a escala mundial, a pocas horas de los grandes centros urbanos, gracias al desarrollo del transporte aéreo, y principalmente cercanos a la línea ecuatorial y hacia las zonas cálidas. Pero también se observa en dicho mapa otras características de los postulados de Turner y Ash (1991), sobre las periferias del placer:

En el cinturón que rodea a Norte América, hay una concentración hacia las zonas cálidas, principalmente hacia los países ubicados en Centro América, tanto en el Gran Caribe como en el Pacífico, de esta manera los autores destacan lugares como “Nassau, San Juan; Montego Bay y Puerto Príncipe, o algunas zonas de México, como Acapulco, Tijuana y Mexicali; más allá, en el Pacífico, [...] las islas de Hawái.” (Turner & Ash, 1991. p. 19). En el caso de Europa, también se replica en el Mapa 3 esa situación descrita por los autores, ubicándose el cinturón turístico principalmente en el mediterráneo, en lugares como Monte Carlo, Niza, la Riviera francesa, Palma de Mallorca, Torremolinos, Benidorm, y ciudades al norte de Italia, como Venecia y Florencia. Mientras que el cinturón turístico de Japón, según los planteamientos de los autores y tal como evidencia el Mapa 3, a diferencia de los dos sectores anteriores más cercano a la línea ecuatorial, se ubica en sitios como Hong Kong, Vietnam, Indonesia, Tailandia y Hawái.

Además, Turner & Ash (1991), agregan que, las “Periferias del Placer” no tienen un carácter estático, sino que tienen un dinamismo propio. De esta manera ponen el ejemplo de que algunos turistas que antes visitaba Honolulu se empezaron a desplazar a otros lugares del pacifico como Tahití o las islas Fidji. En el caso de Europa también comentan que se pudieron desplazar hacia lugares como Grecia o áreas en el Océano Índico. Considerando que, lo que se pretende enfatizar es que existe una constante expansión de la periferia del placer, en la cual los más ricos o los sectores más privilegiados se relajan y logran apartarse de los problemas de sus lugares de origen, como la polución.

Por otro lado, mencionan que los gobiernos de esas “Periferias del Placer”, motivan e incentivan la llegada de turistas, líneas aéreas, cadenas hoteleras y operadores turísticos, debido a que muchos de estos lugares, según los autores citados en el párrafo anterior, “no disponen de otra alternativa económica” que alcance los niveles de rentabilidad que proporciona la práctica turística:

Se constituyen nuevos Ministerios de Turismo y nuevos aeropuertos, se subvenciona la construcción de nuevos complejos hoteleros, se lanzan campañas para sensibilizar a los ciudadanos con objeto de que traten mejor al turista, subrayando que el turista es de vital importancia para el país y que por ello ha de tratársele como a un amigo, y no como a un miembro de ese grupo de voyeurs ricos, blancos, perezosos. (Turner & Ash, 1991, p. 19)

Blázquez (2013), comenta que Turner & Ash (1991) en la cita anterior estarían resaltando las ventajas comparativas que proporcionan las Periferias de Placer, como: mano de obra barata que no requiere de una gran cualificación, baja fiscalidad, suelo barato, y como se mencionó anteriormente un Estado dispuesto a financiar infraestructuras de transporte, así como también “abastecimiento energético e hídrico, dotaciones sanitarias, fuerzas de seguridad policial o militar, y dispuesto también a flexibilizar la legislación laboral y ambiental para hacerla menos exigente” (p. 40)

Más aun esa autora, al igual que Cañada (2017) ubican la configuración de las Periferias del Placer y en general a la actividad turística dentro del modo de producción capitalista, destacando que, esas configuraciones espaciales de los lugares turísticos en el contexto del surgimiento del turismo de masas en siglo XX, se dio como resultado de la necesidad de expansión del capitalismo para garantizar su reproducción y enfrentar las crisis. David Harvey, lo entiende y conceptualiza como arreglos espaciotemporales¹³.

Sobre este aspecto, Dachary, Burne & Arnaiz (2017), caracterizan al turismo de masas, como una estrategia económico-política para hacerle frente a la crisis que vivían muchos de los países de Europa posterior a las dos guerras mundiales. Más aún, estos autores argumentan que, ese conjunto de relaciones determinó la consolidación del turismo en la región Caribe o el Gran Caribe bajo un conjunto de relaciones colonialistas, basadas en “imagerías” gestadas desde siglos anteriores:

¿Qué relación tiene esto con el turismo? [...] la respuesta es simple, «el neocolonialismo», la mayoría de las economías distorsionadas exportadoras, que entran en crisis con el fin de la guerra

¹³ Al respecto ver: Harvey, D. (2014). *Diecisiete Contradicciones y Fin del Capitalismo*. Traficantes de Sueños.

y no encuentran salida, y el turismo es una de las dos grandes salidas, la primera es la emigración hacia la metrópolis, los más capacitados o que tienen familia allí y, la otra es, el turismo (p. 408)

De esta manera, los autores destacan que los excedentes producidos por los nuevos lugares turísticos en el Gran Caribe en el siglo XX eran apropiados por las clases dominantes, siendo en algunas islas y costas las empresas extranjeras quienes se enriquecían y no las poblaciones locales. Más aún, considerando que la imagen de los atractivos turísticos que promocionaban esos sectores estaba soportada en imaginarios racistas y colonialistas.

De esta manera, se destaca que los arreglos espacio temporales pueden implicar fenómenos como el colonialismo, imperialismo y la conquista geopolítica de fuentes de recursos naturales, de los cuales no queda exenta la actividad turística.

Además, para Cañada (2017) los distintos espacios que van siendo incorporados dentro de la lógica de funcionamiento global del turismo, “lo hacen desde una posición de subordinación con escasa capacidad de control sobre las distintas escalas a través de las que funciona esta actividad [...] Son, por lo tanto, los capitales globales, en alianza con los locales y regionales, quienes dirigen el proceso de creación de los nuevos espacios turísticos (Britton, 1982).” (párr. 8)

De esta manera los anteriores autores, destacan que la inserción de algunos lugares a través del turismo a la lógica del capital ha conllevado la transformación de espacios y de los grupos locales, así como ha acarreado la re-funcionalización espacial y la reconfiguración territorial en base a las lógicas de acumulación. Para Cruz *et al.* (2013) ya no se insertan sólo como lugares que aportan fuerza de trabajo, sino se consolidan como espacios de consumo, tanto en su dimensión física como en su dimensión sociocultural. Sobre ello, las autoras destacan que, la historia y la cultura de las comunidades también se incorpora al mercado “bajo nuevas formas de aprovechamiento, significados y valores comerciales (Hiernaux, en Lindón, 2006; Lezama, 2002).” (p. 163)

Por todo lo anterior, se afirma que el turismo no puede ser entendido como un simple sector o subsector de la economía, o como un conjunto de actividades económicas que pueden generar desarrollo. Sino que al entenderlo como fenómeno social, y como una actividad y práctica social dentro del modo de producción capitalista, capaz de impactar ambiental, social y económicamente a los lugares en donde se desarrolla, se presenta como una dinámica que puede constituir paisajes adecuados para la acumulación de capital y la generación de excedentes por parte de ciertos sectores, transformando los paisajes anteriores en su dimensión físico-material, pero también en su dimensión simbólica, en los significados

que comunica y en las relaciones sociales allí establecidas. Por tanto, capaz de transformar la relación ser humano-naturaleza y apropiarse de las culturas, la naturaleza y los cuerpos para insertarlos al mercado como mercancías turísticas.

Además, los paisajes turísticos se configuran como paisajes que pueden ocultar, según Cruz *et al.* (2013), las zonas deprimidas marcadas por la pobreza y la marginación en las localizaciones donde se establece, fruto del desarrollo geográfico desigual que conlleva la actividad turística, la cual, según las autoras “privilegia sólo el desarrollo de ciertos espacios mientras que otros quedan excluidos de la dinámica global.” (p. 168)

En este punto resulta necesario plantear dos cuestiones: 1) Por un lado, debido a que los anteriores postulados hacían énfasis en los lugares periféricos, vale la pena preguntarse y cuestionarse sobre las ciudades ricas y los lugares en el Norte Global como espacios para el turismo, ¿En qué podrían diferenciarse o qué similitudes se pueden destacar?; y 2) En los párrafos precedentes los argumentos apuntaban hacia la idea de entender que la práctica turística no hace parte de una economía idílica, sino que puede acarrear conflictos y problemáticas sociales y ecológicas, por eso mismo se pregunta sobre aspectos favorables del turismo para los lugares y las personas locales.

Para lo anterior se presentan algunas características del panorama actual:

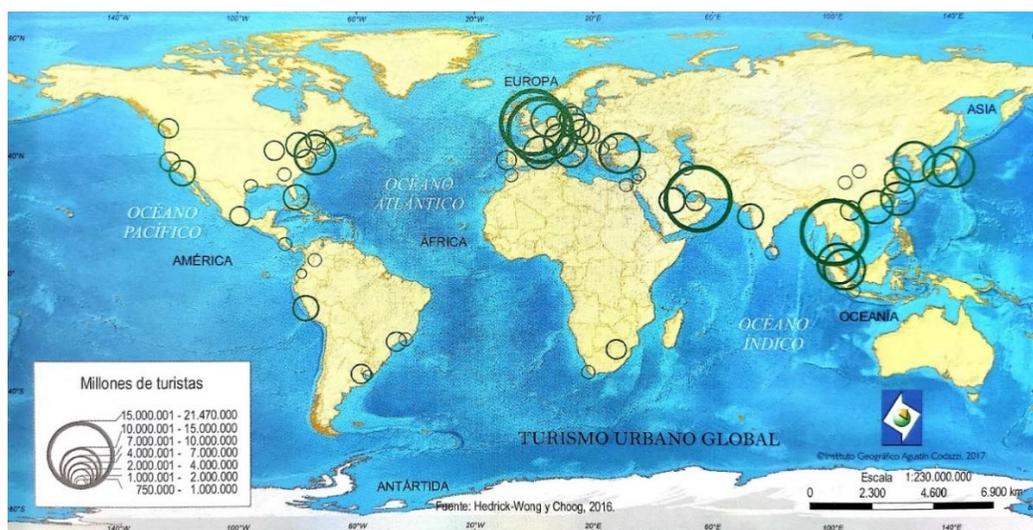
La información evidencia que los principales flujos del turismo mundial desembocan en los países que poseen economías más desarrolladas, aunque la tendencia reciente es que algunos países, principalmente aquellos países que ofrecen características para el denominado turismo de «Sol y playa», comienzan a registrar un importante crecimiento, caso específico los de los países del sudeste asiático y del Caribe. (IGAC, 2018, p. 57)

De esta manera, la cita destaca que actualmente la práctica turística no solo se desarrolla en países empobrecidos o en países periféricos, más aún que estos no son los lugares más prominentes en términos monetarios, de inversión o de flujo de viajeros, sino que los países centrales, de niveles económicos sobresalientes, se han configurado en la actualidad como destinos turísticos de gran importancia. Pero, hace la aclaración de que el caso del turismo de sol y playa es diferencial, debido a que en este tipo de turismo se evidencia un crecimiento en el Sudeste asiático y Centroamérica-Caribe, teniendo en cuenta que muchas de las ciudades costeras que atraen gran cantidad de turistas internacionales no pertenecen a países con las economías más “desarrolladas”.

Sobre el primer aspecto cabe mencionar el panorama actual del turismo urbano global, debido a que deja en evidencia algunos aspectos del turismo en esos países de economías “desarrolladas” o “sobresalientes”, a través de su configuración en las principales ciudades de estos.

Tal como muestra el Mapa 4, en esas principales ciudades del mundo los flujos anuales de viajeros pueden llegar hasta los 21.470.000, lo que evidencia que actualmente el turismo urbano en las principales ciudades del mundo es uno de los tipos de turismo más practicado.

Mapa 4: Turismo Urbano Global



Nota. Adaptado de *Turismo Urbano Global*, de IGAC, 2016, Hedrick-Wong y Choog.

Sobre ello se evidencia en Europa una alta concentración de dichos flujos, destacándose ciudades como Londres, París, Estambul, Barcelona, Madrid, entre otras. Mientras que Asia también se destaca como un área de gran importancia, gracias a ciudades como Bangkok, Tokio, Seúl, Hong Kong, Shanghái, etc. Finalmente, el mapa permite evidenciar una tercera área, la cual “se perfila en el este de Norteamérica, encabezado por Nueva York y seguido por ciudades como Toronto, Washington, Chicago y Boston.” (IGAC, 2018, p. 55)

A pesar de que la cantidad de turistas que llegan a esas ciudades es muy sobresaliente, lo que da cuenta del turismo como una actividad importante y representativa en la economía de dichos lugares, autores como Moreno (2020), afirman que el fenómeno turístico en estas principales ciudades también ha acarreado conflictos y problemáticas sociales y ecológicas. Una de las más documentadas ha sido la gentrificación.

Sobre ello, Zaar (2019), explica que la turistificación de ciudades centrales del Norte Global, ha respondido a los cambios producidos después de 1980 con el modelo neoliberal, donde el turismo se volvió global. Para el caso de dichas ciudades, el autor comenta que en los últimos años se han gestado movilizaciones ciudadanas en lugares como Barcelona y Berlín en favor de otro modelo turístico. Fenómeno que puede ser explicado por las consecuencias del turismo en esas localidades, como la gentrificación, ocultada muchas veces bajo conceptos como regeneración, revitalización o reurbanización, pero que a grandes rasgos son expresiones de las transformaciones de “áreas o barrios habitados por las clases trabajadoras en zonas de las clases media o media-alta, para su uso residencial o comercial, elemento decisivo en los cambios urbanos y sociales en las ciudades turísticas, cuya morfología urbana y social se reorienta también hacia la demanda de los visitantes.” (p. 15)

Esos cambios se han tornado conflictivos porque han implicado, de acuerdo con el autor, el desplazamiento de gran parte de los residentes, los cuales empiezan a ser reemplazados por una población flotante, los turistas, además, han implicado que los negocios que estaban instalados y respondían a las necesidades locales de los vecindarios, sean reemplazados por grandes cadenas nacionales e internacionales que buscan satisfacer la demanda del turismo y no responder a las necesidades de los habitantes locales. Al igual que otras consecuencias y afectaciones, como la saturación de plazas, calles, aceras, y demás, que generan disputas por la utilización del espacio público, y así como también el aumento del valor de las viviendas y alquileres, fenómeno que podría motivar aún más el desplazamiento de la población local.

De esta manera, se evidencia que turismo además de implicar flujos de personas en busca de recreación, ocio o diversión, conlleva un flujo de capital. Para el caso del turismo urbano, Zaar (2019) comenta que, “en 2016, el PIB turístico de Londres alcanzó el 19%, el de Barcelona un 15%, el de París un 8% y el de Madrid, un 7,7%. En 2017, el turismo representó el 10% del PIB de la Unión Europea.” (p. 8). Por lo cual se evidencia que el turismo ha sido representativo en las economías de las ciudades del Norte Global. Sin embargo, se observó que todas esas transacciones monetarias e inversiones de capital fruto de la práctica turística en los países del llamado “primer mundo” y en las principales ciudades de estos, están atravesadas por unas relaciones de poder e implican unas transformaciones del espacio, disputas por el control y apropiación de este, y consecuencias en las localidades y en la vida de las personas que habitan esos lugares ahora configurados como turísticos, como las anteriormente descritas.

Finalmente, es importante destacar otras propuestas relacionadas con el turismo que evidencien aportes positivos a las comunidades y grupos locales, o que involucren lógicas de conservación medio ambiental.

Sobre ello, Bonilla (2018) afirma que, el turismo puede llegar a ser una importante herramienta para reducir la pobreza y la desigualdad, y puede ser una estrategia de conservación de los ecosistemas. Este investigador, además menciona la relación entre el turismo y la construcción de paz o los procesos de posconflicto.

Sobre este último aspecto, menciona el turismo de memoria, el cual está dirigido a reflexionar sobre los sucesos dolorosos del pasado para prevenir la repetición, al igual que se presenta como un homenaje a las víctimas, de esta manera en esta práctica turística los visitantes son educados y todas las actividades están basadas en el respeto hacia las comunidades y los grupos involucrados.

En Colombia han surgido propuestas similares, según Bonilla (2018), como el «Turismo, paz y convivencia» y «Seguro te va a encantar», liderados desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Mincit), y basados en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018. Estos pretenden “desarrollar territorios para el turismo, suscitando la construcción del tejido social y una cultura alrededor del turismo y la paz, que permita generar cadenas de valor y mejorar la calidad de vida de las comunidades anfitrionas a través de prácticas responsables y sostenibles, teniendo como fundamento la sostenibilidad.” (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, s.f, Párr. 1). Mostrándose, por tanto, como un tipo de turismo que puede desencadenar procesos positivos en las localidades y en aspectos sociales más amplios de los países.

De esta manera, a lo largo del subcapítulo se evidenció que “el turismo” o la práctica turística en esta investigación no es reducido a un conjunto de transacciones monetarias o a un conjunto de hoteles, restaurantes y resorts, sino que se entiende como parte de los procesos sociales y como fruto de unas condiciones materiales y de un contexto histórico determinado, más aún que la práctica turística ha implicado históricamente la adecuación de espacios y la transformación de paisajes para responder a la demanda de los viajeros e inversores.

Donde la configuración de paisajes turísticos responde a un determinado orden económico, político, cultural y estético, y que la producción y constitución de lugares turísticos es un proceso dinámico. Por tanto, que la localización de los destinos más importantes y atractivos para el mercado varía históricamente y está asociado a las ideas y concepciones sobre la naturaleza y a la relación ser humano-naturaleza en un determinado momento. Donde se le imprime a la “naturaleza” determinadas características y nociones que en momentos precedentes no tenía, como asociar en el siglo XIX a las aguas de mar con la salud o en el siglo XX con el ocio y la recreación.

Además, se dio cuenta de que la configuración de paisajes turísticos puede conllevar una serie de problemáticas sociales y ambientales, más aún que la producción de dichos paisajes está atravesada por unas relaciones de poder, asociadas al control y apropiación del espacio y del excedente producido por la actividad turística, que puede desencadenar relaciones desiguales y jerarquizadas.

De esta manera, teniendo en cuenta las ideas y nociones anteriores, se da paso al siguiente subcapítulo, el cual se enfoca en el turismo a escala nacional a lo largo del siglo XX, a la luz del contexto económico y político de Colombia y de los procesos que se estaban dando a nivel continental en ese momento, brindando algunos aspectos para entender por qué El Rodadero y el turismo en Santa Marta se empezaron a constituir a partir de la década de 1950.

El Turismo en Colombia 1900-1970

En los apartados anteriores se mostró un panorama global del turismo y de los cambios que ha tenido históricamente, sin embargo, para completar dichos planteamientos, este apartado se va a enfocar en el contexto del turismo en el siglo XX a escala nacional, por tanto, se centrará en el origen del turismo en Colombia en sintonía con el contexto económico global y regional.

Vale la pena destacar que según las fuentes consultadas como la Corporación Nacional de Turismo (CNT) (1998), el fomento del turismo en Colombia se comenzó a pensar hasta 1931, durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera, gracias a la Ley 86, la cual, también planteó fiscalizar las empresas dedicadas a la organización de viajes turísticos. Considerando que, dicha Ley, se planteó con la finalidad de “obtener divisas para contrarrestar la crisis de la economía mundial por la caída de la bolsa de Nueva York.” (CNT, 1998, p. 15)

El segundo antecedente más importante, en el ámbito normativo y gubernamental, fue años después, en 1943, durante la administración de Alfonso López Pumarejo, estando encargado de la presidencia Darío Echandía, con la expedición de la Ley 48, ya que, según CNT (1998), esta Ley “consideró la hotelería como industria básica y se planteó el comienzo del desarrollo de la industria del turismo” (p. 16), teniendo en cuenta que en ese mismo año hubo otras acciones importantes, como la creación de la Dirección Nacional del Turismo, adscrita al Ministerio de Economía Nacional, el establecimiento de escuelas para cicerones y guías, cocineros y camareros, y la declaración, de acuerdo con la misma fuente, de Cartagena como el primer centro turístico del país.

Sin embargo, en comparación con el contexto continental el fomento del turismo tendió a hacer tardío, debido a que antes de la década de 1940 tanto en Sur América como en Norte América ya se habían consolidado centros turísticos de gran importancia.

Sobre lo anterior, Acerenza (2006), menciona que, hubo manifestaciones muy importantes de la práctica turística a lo largo del siglo XIX, como la fundación en la costa Atlántica de Estados Unidos de *Atlantic City*, en Nueva Jersey. Teniendo en cuenta que este centro turístico, según el mismo autor, desde sus inicios fue planificado como centro vacacional de playa, por tanto, además de ser el primer centro vacacional en el continente, fue el primer centro vacacional de playa planificado concretamente para fines turísticos, a diferencia de otros que se desarrollaron en años posteriores de forma espontánea. Cabe aclarar, también, que obedeció a una iniciativa privada.

El mapa 5 ilustra otros centros vacacionales configurados en el siglo XIX, como lo fue Mar de Plata, en argentina en la provincia de Buenos Aires, el cual según Acerenza (2006), en el año 1887 fue consagrado como estación balnearia. Considerando que, Khatchikian (2000), agrega que era un centro que congregaba a lo más selecto de la alta sociedad argentina, el cual vio impulsado su desarrollo gracias al ferrocarril que lo unió con la ciudad de Buenos Aires. Aunque también menciona que, en el siglo XX, a finales de la década de los 30 progresivamente perdió su carácter aristocrático, donde empezó a ser reconocido como un centro turístico de clase media, y a lo largo de las siguientes décadas pasó a reconocerse como un destino turístico popular.

Mapa 5: Centros Vacacionales (Siglo XIX-1930)



Nota. Elaboración propia adaptado de *Conceptualización, origen y evolución del turismo*, de Acerenza (2006) y de *Historia del turismo*, de Khatchikian (2000)

Por otro lado, se destaca la fundación en 1874 de Viña del Mar, en Valparaíso, Chile, motivada y guiada principalmente por el político José Francisco Vergara, y “orientada en un principio hacia la élite adinerada de Valparaíso” (Acerenza, 2000, p. 90). Aunque este centro vacacional, según Khatchikian (2000), solo fue declarado centro de atracción turística por las autoridades hasta 1929, y su gran impulso, según el mismo autor, se dio un año después. Teniendo en cuenta que, en ese momento en Colombia, como se mencionó anteriormente, el gobierno expidió la Ley 86, con la cual se empezó a pensar el turismo en el país.

Otros destinos turísticos constituidos en el siglo XIX, que también se pueden evidenciar en el mapa 5 fueron: el balneario de La Paloma, en Uruguay, el desarrollo de Santa Mónica, en Estados Unidos, en el área de costa de la ciudad de Los Ángeles, también en Estados Unidos, Niagara Falls, teniendo presente que este fue un hito del turismo de naturaleza, ya que fue declarado según Khatchikian (2000) en 1885 como parque estatal, y según Acerenza (2006), con la inauguración del Royal Poinciana Hotel, en Florida se abrió camino a finales del siglo XIX a lo que sería tiempo después Palm Beach.

Ya en el siglo XX antes de la primera guerra mundial, se continuó la configuración de centros turísticos en el norte y sur del continente americano, como se evidencia en el mapa 5, precisamente en ese periodo se reconoce el surgimiento de cuatro importantes centros turísticos. Por un lado, en Sur América se configuró en el departamento de Maldonado, Uruguay, el balneario Piriápolis, el cual según Acerenza (2006), fue el primer centro vacacional planificado de Latinoamérica. Este, de acuerdo con el mismo autor, era visitado principalmente por turistas provenientes de Buenos Aires, transportados vía marítima, y por turistas de Montevideo que se desplazaban gracias al transporte férreo.

Por otro lado, en esa misma temporalidad, comenzó el desarrollo de Punta del Este, Uruguay, según el autor anteriormente citado. Dicho centro turístico, también frecuentado principalmente por turistas uruguayos y argentinos, los primeros gracias a la infraestructura férrea y los segundos dependían del servicio de hidroaviones comerciales. Además, el autor comenta que, estos turistas construyeron algunos chalets, similares a los de la Imagen 6 y la Imagen 7. Y como se evidencia en la Imagen 8, en las décadas de 1920-1930, ya existía un turismo de sol y playa consolidado en este lugar, el cual según Acerenza (2006) era un turismo principalmente “residencial de muy alta categoría”.

<p><i>Imagen 6: Punta del Este, Uruguay (1920-1930) (A)</i></p>	<p><i>Imagen 7: Punta del Este, Uruguay (1920-1930) (B)</i></p>
	
<p>Nota. Adaptado de Fuente, de Biblioteca Nacional de Uruguay [@BNUruguay], 2021</p>	<p>Nota. Adaptado de Fuente, de Biblioteca Nacional de Uruguay [@BNUruguay], 2021</p>
<p><i>Imagen 8: Punta del Este, Uruguay (1920-1930) (C)</i></p>	
	
<p>Nota. Adaptado de Fuente, de Biblioteca Nacional de Uruguay [@BNUruguay], 2021</p>	

Además de esos dos importantes centros turísticos, se destaca que Chile no se quedó atrás, sino que antes de la primera guerra mundial, según el anterior autor, consolidó el balneario Pichilemu, también señalado en el mapa 5. Y el cuarto centro turístico configurado en esta época, de acuerdo con Khatchikian (2000) y Acerenza (2006), fue Miami Beach, fruto de una alianza entre el magnate de la industria automotriz Carl Fisher, los hermanos Lummus y Hohn Colins.¹⁴

¹⁴ Según Khatchikian (2000) y Acerenza (2006), Carl Fisher, era dueño de alrededor de 81 hectáreas de tierra en ese lugar, promovió la carretera que unió a Miami con Chicago y promovió urbanizaciones en ese lugar orientadas a compradores con un gran poder adquisitivo, teniendo en cuenta que fundó su propia empresa inmobiliaria. Sobre

De esta manera, el mapa 5 y los postulados anteriores, dan evidencia de que antes de la primera guerra mundial ya se estaba consolidando la práctica turística y se había consolidado destinos turísticos de gran importancia en el continente americano, pero con las peculiaridades de que eran principalmente centros turísticos de sol y playa, que esas localizaciones turísticas estaban principalmente en los extremos del continente, además, de que muchas dependieron del desarrollo de la infraestructura férrea, y que, según Khatchikian (2000), las localidades turísticas en América Latina, “en general estuvieron orientadas a las élites locales” (p. 197) pero décadas posteriores se fueron popularizando.

Sobre el turismo de naturaleza, es importante mencionar que, después de la Primera Guerra Mundial, se crea en Argentina el primer Parque Nacional de Latinoamérica, el Parque Nacional Nahuel Huapi, teniendo en cuenta que esta figura en años anteriores ya había sido creada en Estados Unidos.

En la misma década, antes de la crisis del 29, según Acerenza (2006), en Estados Unidos, se empieza el desarrollo del enclave residencial de playa *Malibú*, en la costa oeste. Mientras que, en sur América, de acuerdo con el mismo, en Brasil, se construyeron grandes hoteles en Río de Janeiro y Campo de Jordao, al igual que el estado de Sao Paulo se transformó en una estación hidro mineral, y en Argentina, el estímulo que generó la conexión por ferrocarril de Bariloche con Buenos Aires, provocó que se iniciaran los estudios para constituir un centro de deportes de invierno, práctica que surgiría a lo largo de la década de 1940.

En la década de 1930, además de las acciones y los cambios anteriormente mencionados, Acerenza (2006), comenta que se inició la configuración de los centros turísticos de Acapulco en México y de Guarujá en Brasil. El primero dependió, según el mismo autor, de la carretera que lo unió con Ciudad de México, además tuvo la característica, de tener gran apoyo estatal, donde la alcaldía de Acapulco regaló terrenos a inversionistas a cambio de que estos construyeran hoteles, aunque, el autor también menciona que, el gran despegue de ese centro turístico se da hasta 1949.

Mientras que, en Colombia en esa misma década, según CNT (1998), en el gobierno de Mariano Ospina Pérez, se expidió la Ley 70 de 1946, “la cual reestructuró la Dirección Nacional de Turismo que pasó a ser Departamento Nacional de Turismo. Además, se creó el Fondo Nacional de Turismo, Fonatur, y se autorizó la declaratoria de los monumentos que cumplieran «una función educativa pública turística»” (p. 16)

los hermanos Lummus, Banqueros de Miami, se debe mencionar que, antes de la década de 1920 habían construido pequeñas parcelas y bungalows sencillos, y Hohn Colins, era un horticultor de Nueva Jersey, considerando que estos dos últimos eran también dueños de algunas hectáreas en lo que actualmente se conoce como Miami Beach.

Aunque, según las fuentes consultadas después de la década de 1950, es que en Colombia se da la configuración de los primeros centros turísticos y la consolidación de la práctica turística. Considerando que este proceso coincidió o se dio en el contexto de lo que se conoce como “turismo de masas”.

Como se mencionó en el apartado anterior, “El turismo de masas”, fue resultado de los cambios gestados en épocas anteriores y de las condiciones materiales que existían en ese momento, como el desarrollo de vías, puertos, infraestructura hotelera, etc., los cuales han sido mencionados a lo largo del capítulo en el caso de Europa, pero también en algunos casos en el continente americano.

Esas condiciones permitieron, según Bertram (2002) que, “los turistas internacionales entre 1950 y 1970 doblarán en número cada siete años” (p. 225). Además, Khatchikian (2000), agrega que, en esas décadas el turismo deja de ser una actividad solo de las clases medias altas, y llega a otros estamentos de la sociedad; proceso que, según este mismo, se encuentra vinculado con la reconstrucción de Europa tras la segunda guerra mundial -crecimiento de posguerra del turismo- y las políticas del Estado de Bienestar presentes en varios países en el hemisferio occidental -en el contexto de la guerra fría-.

Por un lado, las cifras de esa época permiten observar que después de la segunda guerra mundial, hubo un gran aumento de los turistas que viajaban a destinos en Centro América y el Gran Caribe, como es el caso de Cuba, el cual según Khatchikian (2000), paso de recibir 31.605 turistas en 1945 a recibir un año después 114.885. Además, se evidencia que en todo el continente hubo un gran aumento de la configuración de centros turísticos, en Estados Unidos se puede nombrar el desarrollo de *Las Vegas* como destino turístico, la estación de esquí de Aspen en el estado de Colorado y Disneyland en 1955; mientras que para el caso suramericano, el mismo autor destaca El Rodadero, Santa Marta, Colombia, el inicio de la promoción del turismo cultural en Cusco, Perú, y el balneario Camboriú, en el estado de Santa Catarina, Brasil.

En esta línea de ideas, es oportuno mencionar a escala nacional la manera en que se expresaron los aspectos anteriormente mencionados: 1. El turismo empieza a ser practicado por otros sectores de la sociedad, no solo por las clases altas, 2. Su relación con el estado de bienestar y las luchas laborales, y 3. El contexto nacional del surgimiento de El Rodadero.

Sobre esos aspectos, la CNT (1998) menciona que, en la década de los años cincuenta se organizó la Empresa Colombiana de Turismo (Decreto 0272 de 1957), entidad de economía mixta, adscrita al entonces Ministerio de Fomento, cuyo primer gerente sería Ernesto Carlos Martelo. Esta entidad funcionó solo 10 años, debido a que, en 1968, en la administración de Carlos Lleras Restrepo, se crea, según la

misma fuente, la Corporación Nacional de Turismo de Colombia (CNT), la cual fue una empresa industrial y comercial del Estado.

Lo que diferenció a las dos entidades es que la Corporación Nacional de Turismo, además de seguir con las labores de la Empresa Colombiana de Turismo, debía desempeñar más funciones como “investigar, planificar, manejar, reglamentar y controlar los recursos turísticos nacionales; apoyar la inversión turística por medio del otorgamiento de créditos y avales al sector; clasificar, reglamentar, fijar tarifas, y vigilar a las empresas que prestaban servicios en el campo respectivo.” (CNT, 1998, p. 16)

La Corporación tenía como una de sus principales funciones la promoción del desarrollo turístico en el país, objetivo que no era ajeno al ordenamiento territorial, sino que, por el contrario, “la Oficina de Planeación de la Corporación tomó como trabajo constante el ordenamiento territorial del país, tanto en el contexto general como en el local. Casi todos los departamentos fueron objeto de estudio y de recomendaciones en este campo.” (p. 44)

Con respecto a los planes de desarrollo, la misma fuente afirma que desde la década de 1970, “el turismo fue incorporado a algunos planes nacionales de desarrollo; el primero de ellos fue el del presidente Misael Pastrana Borrero y continuó la inclusión de los presidentes Belisario Betancur Cuartas y Ernesto Samper Pizano, en el programa *El salto social*.” (CNT, 1998, p. 17)

También en los 70, de acuerdo con documentos de la corporación, con la intención de “preservar” ciertas zonas que tuvieran gran potencial para el turismo en el país, se creó “la figura de los recursos turísticos nacionales.” (CTM, 1998, p. 30), sobre la cual, la Corporación Nacional de Turismo, estaba autorizada para declarar recursos turísticos determinadas áreas. Teniendo en cuenta que, declarar una zona bajo esta figura implicaba apoyar el desarrollo de infraestructura, así como otro tipo de programas que impulsaran y promocionaran el turismo, y la elaboración de planes especiales. Todo esto enmarcado dentro de los planes de desarrollo.

Los primeros lugares en ser declarados recursos turísticos nacionales, de acuerdo con la anterior fuente, fueron Cartagena, Santa Marta, San Andrés y Providencia y otras zonas de la costa Caribe, en 1972. Además, un año después gracias al Acuerdo 011 del 30 de mayo de 1973, fueron clasificadas unas zonas turísticas en dichos municipios: en el caso de Santa Marta se declaró zona turística el sector conocido como El Rodadero, mientras que en Cartagena se declaró la península de Barú y un área dentro de la ciudad, y en San Andrés fue declarada la isla del mismo nombre, y Providencia y Santa Catalina.

Lo anterior da evidencia del interés que se tenía en la segunda mitad del siglo XX, al menos hasta los años 80 de promover principalmente el turismo en la región caribe en comparación con otras zonas del país. Más aún, se evidencia que la configuración de El Rodadero jugó un papel importante en ese contexto, teniendo presente que la CNT, participó en 1975 en la clasificación y reglamentación de unas zonas de desarrollo y de reserva turística en El Rodadero, aprobados en el Acuerdo 020 del 27 de agosto. Al igual que cuatro años después mediante el Acuerdo Municipal No. 009 de 1979 la Corporación Nacional de Turismo publicó: "*Normas Urbanísticas Rodadero-Quebrada El Doctor*", documento que involucraba una zonificación de dicha área y las zonas aledañas, así como una prospectiva de usos de esas mismas, ambas cosas presentadas por escrito y también a través del levantamiento cartográfico.

Lo anterior, evidencia que después de la segunda guerra mundial, principalmente en las décadas de los 50, 60 y 70, fueron épocas de grandes consignas en términos gubernamental y normativos, que dan cuenta del interés por el turismo por parte del Gobierno Central y por parte de las demás administraciones locales, donde se fueron creando figuras y entidades dedicadas a ese sector.

Más aun, la legislación permite observar ciertas características del turismo que se estaba promoviendo en ese momento, como las áreas sobre las que más interés había, y cuáles se querían empezar a promover, concretamente hasta los años 80 se observa un enfoque del turismo de sol y playa en la Costa Caribe, principalmente en Santa Marta, Cartagena y San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Lo cual arroja pistas para entender el contexto en el que se empezó a planificar y constituir El Rodadero. Teniendo en cuenta que, según la CNT (1998) en la década de los años 80 se crearon planes para impulsar la creación de nuevos productos turísticos en zonas que no fueran costeras, lo que evidencia importantes cambios en la demanda y oferta turística a partir de esa década.

Al igual que los anteriores párrafos, muestran que el Estado jugó un papel activo, acorde a las ideas del Estado de Bienestar, al menos hasta 1991 cuando la Corporación Nacional de Turismo entra en un proceso de "desregulación motivada por la concepción de que el Estado debía concentrar sus esfuerzos en aquellas áreas en las que el mercado no era capaz de equilibrar las carencias, y dejó en manos del sector privado la inversión en esferas que fueran de su competencia, como el turismo." (CNT, 1998, p. 39)

Por otro lado, con respecto al tipo de turista o los cambios en los sectores que practicaban el turismo, se halló que desde los años 60, una de las preocupaciones de esa Corporación fue el turismo social, o más bien la ausencia de este en el país hasta ese momento.

Entendiendo al turismo social como “los desplazamientos temporales de personas de escasos recursos económicos que viajan, por lo general, en busca de recreación y descanso a otros lugares fuera de su residencia habitual” (Diccionario Básico de turismo citado por CNT, 1998, p. 49). Considerando, de acuerdo con la misma fuente, que se desarrollaron después de 1969 algunos estudios de carácter social y económico guiados a posibilitar el desarrollo del turismo social en Colombia, al igual que acciones concretas como el “Plan para el desarrollo turístico social en Colombia”.

Dentro de ese marco, la Corporación Nacional de Turismo (CNT) afirmaba a finales de los años 60 que, hacían falta: “mecanismos económicos-financieros para que los estratos más numerosos de la población puedan practicar el turismo, y [...] una conciencia turística, difusión y propaganda en los sectores donde el gusto por el turismo no aparece suficientemente desarrollado” (CNT, 1998, p. 50).

De esta manera, los anteriores hechos y datos permiten pensar que el turismo hasta comienzos de la década de 1970 estaba limitado a unos sectores minoritarios, era una pequeña parte de la población la que se desplazaba con esos fines, y era una práctica mayoritariamente realizada por los sectores más acomodados del país y/o por una clase privilegiada.

Además, sobre el “Plan para el desarrollo turístico social en Colombia”, se destaca que creó una oficina encargada de coordinar “los viajes de los trabajadores, de acuerdo con sus capacidades económicas, lugares de preferencia, gastos operacionales, etc.” (CNT, 1998, p. 50), al igual que también, según la misma fuente, se propuso la creación de centros de recreación y parques, que beneficiaran a esos sectores que no contaban con los recursos necesarios para realizar la práctica turística.

Pero, un aspecto que resulta imprescindible mencionar, es que el interés por el “turismo social” desde esos entes gubernamentales, según el documento de la CNT (1998), se dio por la importancia del turismo en ese momento en la economía mundial, como se mencionó anteriormente en el contexto del turismo de masas, también, gracias al aumento de la práctica turística en el continente americano, y por “la evolución de las legislaciones de las vacaciones a través de las normas laborales de diferentes países.” (CNT, 1998, p. 50), proceso que según la misma fuente llevó a institucionalizar el fomento del turismo para la clase trabajadora.

De esta manera, en el contexto nacional, “la CNT, asumió el compromiso de implantar un sistema de turismo social que diera cumplimiento a lo propuesto por el gobierno del entonces presidente de la República, Misael Pastrana, en su Plan de Desarrollo”. (CNT, 1998, p. 50), y también en la década de 1970, se dio origen a la *Promotora de vacaciones y recreación social, Prosocial*, entidad que se encontraba

adscrita al ministerio de Trabajo y que se encargó de la responsabilidad de fomentar el turismo y la recreación del “trabajador colombiano”.¹⁵

Tomando en consideración que gran parte de los hitos anteriormente mencionados ocurrieron en la década de 1970, es importante mencionar que, a partir de esa década, según Acerenza (2000) el turismo en el continente americano toma un gran impulso, principalmente en Centro América y el Gran Caribe, “donde muchos países, estimulados por los beneficios que el turismo deja en la economía de las regiones receptoras, comienzan a fomentar fuertemente su desarrollo, contando para ello con el decidido apoyo financiero de los organismos regionales e internacionales: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial (BM).” (p. 99). Aunque, se debe tener en cuenta que, muchos de los complejos turísticos fueron impulsados principalmente por inversionistas privados, y hubo otros importantes destinos turísticos que se desarrollaron de forma espontánea.

Algunos ejemplos de lo anterior, de acuerdo con el mismo autor fueron, en el Caribe Venezolano, la declaración como zona franca a *Isla Margarita* en 1971, teniendo en consideración que según la CNT (1998), a finales de esa década se estaba pensando impulsar a la zona de Pozos Colorados, aledaña a El Rodadero en Santa Marta, como zona franca del turismo. Además, en la misma década se destaca el inicio del desarrollo de Playa Dorada, República Dominicana, según Acerenza (2000) con el apoyo del Banco Mundial, así como la inauguración de Cancún, Caribe Mexicano como centro turístico, siendo apoyado su desarrollo por el Banco Interamericano de Desarrollo, y en el mismo país, pero en la costa del Pacífico, Ixtapa, financiado por el Banco Mundial.

Otro aspecto relevante en ese mismo contexto es el hecho de que, según Acerenza (2000), en los centros turísticos de las regiones cálidas del continente y que no tienen las estaciones del año muy marcadas, la práctica turística y la configuración de centros turísticos surgió con el propósito de captar turismo internacional para tener beneficios económicos. Ejemplo de ello, para el autor, es el caso de México y algunos países en Centro América y el Gran Caribe, que no se enfocaron en la construcción de chalets, bungalows, propiedades en condominio y segundas residencias, como ocurrió a principios del siglo XX en países como Argentina, Chile y Uruguay, sino que se enfocaron en un turismo “itinerante”, caracterizado por un desarrollo de tipo hotelero, conocido como “modelo de industria turística” y generalmente asociado con un turismo de mayor impacto medio ambiental.

¹⁵ Además, según autores como Cortés (2011) a finales de 1957 se creó en Colombia la primera Caja de Compensación.

Estas últimas características son mencionadas al encontrarse relacionadas con la planificación, el ordenamiento y las transformaciones del paisaje que conllevó la práctica turística. De esta manera, Acerenza (2000), menciona otra particularidad fundamental: en el Cono Sur y en general en Sudamérica (menos algunas excepciones), están prohibidas la construcción de hoteles sobre las playas consideradas de uso público, donde toda la población tiene derecho al libre acceso. Dado esta característica, el autor afirma que, siguiendo el modelo europeo poseen avenidas costeras o “ramblas” (similares a la retratada en la imagen 9 de Rio de Janeiro, Brasil-1950) que posibilitan esa libre circulación por el litoral y determinan el límite desde el cual se pueden realizar construcciones.

Imagen 9: Rio de Janeiro, Brasil (1950)



Nota. Adaptado de *Copo Capana playa Rio Brasil tal como se ve en la década de 1950*, de Allan Cash Picture Library, s.f, Alamy.

Mientras que, para el autor, las regiones cálidas, tienen un modelo de planificación donde los hoteles son construidos sobre la playa, muchas veces sin respetar los ecosistemas, y creando con dichos hoteles una barrera que impide el libre acceso a las playas. La imagen 10 de Acapulco, México ejemplifica este modelo. Acerenza (2000) afirma, además, que el modelo estuvo inspirado en la calle 23 de Miami, aunque fue corregido en 1982 en ese lugar.

Imagen 10: Acapulco, México (Siglo XX)



Nota. Adaptado de *Vista vintage de Acapulco*, s.f de istock by Getty Images.

En el caso de Santa Marta, las imágenes 11 y 12, de El Rodadero, permiten observar que entre el área de arenas y las edificaciones de apartamentos y hoteles, se planificó una zona y/o camino peatonal (señalado con un círculo rojo) y una carretera, mientras que en las zonas aledañas como Pozos Colorados (Imagen 13) y Playa Salguero (Imagen 14), constituidas después de los años 70, se observa el patrón de edificios sobre la playa, aunque caracterizados por construcciones de apartamentos y no de hoteles.

Imagen 11: Zona Peatonal de El Rodadero (A)



Nota. Adaptado de *Rodadero Beach-Santa Marta, Colombia*, de Blanco, O., s.f, Flickr.

Imagen 12: Zona Peatonal de El Rodadero (B)



Nota. Adaptado de *Playa el Rodadero*, de ViajandoX, 2020

Imagen 13: Pozos Colorados

Imagen 14: Playa Salguero

	
<p>Nota. Adaptado de Hilton Santa Marta Pozos Colorados, de Hotels & Resorts, s.f.</p>	<p>Nota. Adaptado de <i>Playa Salguero, Santa Marta-Colombia</i>, de Ampersand Publicidad & Diseño, s.f, de Pinterest</p>

De esta manera, se identificaron algunos aspectos relacionados con planificación y el ordenamiento de El Rodadero y de las áreas cercanas, que coinciden con patrones en otras localizaciones, aspectos que serán profundizados en el siguiente capítulo.

En síntesis, los planteamientos presentados a lo largo de este subcapítulo permiten identificar que el desarrollo del turismo en Colombia a lo largo del siglo XX estaba respondiendo a un contexto mundial y continental, teniendo en cuenta que a lo largo de los siguientes capítulos se profundizará en las motivaciones y el contexto local.

Considerando, además, que los postulados anteriores, permiten identificar que la constitución de El Rodadero desde la década de 1950 hacia parte de un contexto nacional, continental y mundial de crecimiento y consolidación del turismo de sol y playa en áreas tropicales y cálidas, y del aumento de lugares destinados a responder a las demandas de este tipo de turismo en Colombia, el continente americano y Europa.

Pero teniendo en cuenta que la consolidación de la práctica turística y la configuración de destinos turísticos en Colombia fue tardío respecto a procesos desarrollados en otros países en el continente. Como se mencionó anteriormente, en América las primeras manifestaciones de la práctica turística se dieron en los extremos del continente, en siglo XIX en Estados Unidos y países en el Cono Sur, como Argentina, Chile y Uruguay. Mientras que, a lo largo del siglo XX, se evidenció un progresivo crecimiento en otras localizaciones, muchas respondiendo a la crisis del 29, como en el caso colombiano que se crearon legislaciones relacionadas con el turismo, las cuales fueron consecuencia de ese contexto económico.

Aunque el auge del turismo se identificó mayoritariamente después de la segunda guerra mundial a nivel continental y nacional, con el turismo de masas, y finalmente después de los 70 se identificó un gran aumento de la práctica turística y de las nuevas configuraciones en el Gran Caribe y Centro América. Teniendo estas, como se mencionó anteriormente algunas particularidades en aspectos como un turismo “itinerante”, la búsqueda de atraer turistas internacionales y algunos aspectos diferenciales en la planificación de las edificaciones.

Además, a nivel nacional la constitución de El Rodadero en los años 50, se evidenció que se encontraba relacionado con los sucesos después de la segunda guerra mundial, en el contexto del turismo de masas, donde principalmente en las décadas de los 50, 60 y 70, fueron épocas de grandes consignas en términos gubernamental y normativos en Colombia, que dan cuenta del interés por el turismo por parte del Gobierno Central y por parte de las demás administraciones locales, donde se fueron creando figuras y entidades dedicadas a ese sector.

Teniendo en cuenta que, el análisis de la legislación de dicha época relacionada con el turismo permitió observar que en ese momento se estaba promoviendo a nivel nacional la constitución del turismo de sol y playa en la Costa Caribe, principalmente en Santa Marta, Cartagena y San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Mientras que, a partir de la década de 1980 se identificaron importantes cambios en ese aspecto, como por el ejemplo el interés de crear nuevos productos turísticos en zonas que no fueran costeras y cambios en el papel del Estado.

Sobre ese último aspecto, es importante recordar que, el Gobierno central a lo largo del siglo XX jugó un papel activo en la configuración de paisajes turísticos y en la consolidación de la práctica turística a nivel nacional, acorde a las ideas del Estado de Bienestar imperantes en ese momento. Mientras que después, de la década de 1980, se dan importantes cambios en el papel del Gobierno central y las administraciones locales en asuntos relacionados con la planificación, gestión y control del turismo en Colombia, donde se le cedió protagonismo a actores privados.

De esta manera, presentados los anteriores postulados acerca de las transformaciones de práctica turística tanto en el continente americano como a escala global, teniendo un panorama del contexto nacional del turismo en el siglo XX en relación con el contexto económico mundial, y habiendo aclarado los aspectos teóricos-conceptuales, se le da paso a los siguientes capítulos, los cuales abordarán la transformación del paisaje de El Rodadero entre 1950-1980 y profundizarán en los aspectos económicos a escala local.

Constitución del Paisaje Turístico de El Rodadero (1950-1980)

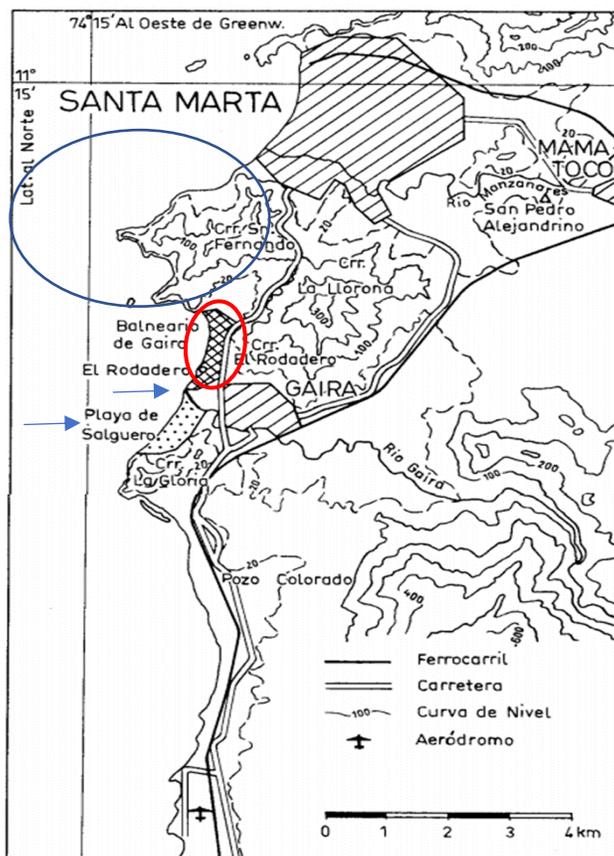
Este capítulo aborda la constitución del paisaje turístico de El Rodadero a partir de tres aspectos subdivididos respectivamente en tres apartados o sub capítulos: 1) Dedicado a las transformaciones de la dimensión física del paisaje, a partir de la inversión inmobiliaria, la arquitectura y el desarrollo de infraestructura que permitieron consolidar la práctica turística, utilizando fuentes secundarias como investigaciones divulgadas en esa época o en años más recientes, y fuentes primarias como fotografías, mapas oficiales, periódicos y entrevistas a habitantes de Santa Marta y trabajadores de El Rodadero; 2) En el segundo apartado se presenta un acercamiento a la dimensión simbólica de la constitución del paisaje turístico de El Rodadero a partir de dos puntos relacionado: a) el análisis de la publicidad de las fiestas del mar entre 1950 y 1980, donde se comenta sobre la idea o la imagen que se estaba divulgando sobre Santa Marta y El Rodadero, así como de sus habitantes; y b) el análisis de algunos elementos expuestos en el capítulo anterior a las luz de las formas simbólico espaciales; 3) Por último, expone la relación entre turismo y el entorno físico, abordando el papel que jugó aspectos como la humedad, la localización o la vegetación en la configuración del paisaje turístico, partiendo de fuentes secundarias sobre los ecosistemas y el análisis cartográfico de estos.

Los Cambios en la Dimensión Física del Paisaje a Partir de la Segunda Mitad del Siglo XX y la Consolidación de la Práctica Turística hasta 1980.

Como se mencionó en el capítulo anterior, la incorporación de espacios al capitalismo a través de la actividad turística contempla tanto la dimensión física como la dimensión social, sobre esa primera es que se enfoca este subcapítulo. Por tanto, se presentará una descripción y un análisis de la transformación del paisaje físico del área que abarca El Rodadero debido a la consolidación de la práctica turística durante 1950 hasta 1980.

El área que corresponde a El Rodadero como muestra el mapa 6 (señalado con un círculo rojo), inicia en la parte norte detrás del Cerro Ziruma (señalado con un círculo azul) y limita con la desembocadura del Río Gaira (señalado con una flecha azul) y Playa Salguero (también señalados con una flecha azul), al sur oeste de Santa Marta.

Mapa 6: Playa Salguero



Nota. Adaptado de El balneario El Rodadero, de G. Mertins, 1972.

De esta manera, hay que destacar que Pardo (1957), expone que en las playas de la Bahía de Gaira antes de 1957, cerca al puerto que lleva su mismo nombre, las construcciones que había eran viviendas que él denominó “Tipo pesquera”, que eran características de toda el área cercana al mar desde el Puerto de Gaira hasta Pueblo Viejo. Consistía, según ese autor, como se ve en la imagen 15, “en una pequeña fábrica rectangular en bahareque desnudo, con una cubierta de enea en dos vertientes” (p. 291), otros autores como Mertins (1972), mencionan que, “El Rodadero fue hasta fines de los años 50 un lugar de pesca para los pescadores de Gaira, semejante, aunque de mayor tamaño que el sitio actual (1972) localizado al Norte de la desembocadura del Río Gaira” (p. 152). Lo que coincide con el patrón propuesto por Pardo (1957), pero agrega que esas construcciones no eran utilizadas principalmente como vivienda permanente, sino se utilizaban a modo de abrigo.

<i>Imagen 15: Casa Tipo Pesquera en la Bahía de Gaira (1957)</i>	<i>Imagen 16: Edificio de El Rodadero (1966)</i>
	 <small>Edificio Los Corales. El Rodadero de Gaira. Santa Marta, 1966. Diario El Informador de Santa Marta</small>
Nota. Adaptado de <i>Vivienda Pesquera Típica</i> (p. 281), de G. Pardo, 1957.	Nota. Adaptado de <i>Edificio los corales. El Rodadero de Gaira. Santa Marta, 1966</i> (p. 248), de A. Ospino, 2012.

De esta manera, ambas descripciones coinciden y dan evidencia de la transformación del paisaje físico, debido a que si se observa la imagen 16, en 1966 en el área que corresponde a El Rodadero, las construcciones que habían y su arquitectura resultan bastante diferenciales a ese patrón que expone Pardo (1957) y Mertins (1972) evidenciado en la imagen 15, donde esa zona ya no es caracterizada por construcciones pequeñas y dispersas funcionales a la pesca, sino por edificios que abarcan más área, muchos de gran altura, diseñados por arquitectos, en los cuales se evidencia mayor inversión de capital y destinados principalmente a satisfacer la oferta turística.

Siguiendo los planteamientos anteriores, se puede afirmar que esa área conocida después de la segunda mitad del siglo XX como “El Rodadero”, según las fuentes consultadas como Ospino (2012), Pardo (1957) y Mertins (1972), antes de la constitución del turismo, era un lugar de pesca de algunos pobladores del corregimiento de Gaira.

De esta manera, como muestra la imagen 17, esa zona era distinguida por varias hectáreas sin importantes intervenciones a principios de la década de 1950 al ser baldíos de la nación. Pero en menos de dos décadas progresivamente, como muestran las imagen 18 y la imagen 19¹⁶, tiene una gran expansión inmobiliaria dispuesta a satisfacer la demanda de servicios turísticos, sobre todo a lo largo de la década de 1960, donde

¹⁶ Hay determinados puntos de referencia en las anteriores imágenes que evidencian que todas corresponden al mismo lugar: A) En las imágenes 17 y 18, se puede observar el mismo peñasco (señalado con un círculo azul) y B) Aunque, en la imagen 19 no haya quedado registrado este último, si quedo registrado el hotel Tamacá, también distinguido con un círculo verde, el cual también se puede observar en la imagen 18.

empieza a ser dotada de grandes edificios y hoteles, así como de servicios como acueducto, alcantarillado, carreteras que la conectan con la ciudad de Santa Marta, entre otro tipo de construcciones y obras, guiadas a satisfacer las necesidades de los turistas y los inversores. Aunque, como se expone más adelante, esa infraestructura, de acuerdo con Ospino (2012) y Mertins (1972), resultó inadecuada y deficiente, debido a que, a los servicios públicos como agua, alcantarillado y electricidad, no lograron ir a la par con la expansión inmobiliaria.

<i>Imagen 17: Bahía de Gaira (1950)</i>	<i>Imagen 18: Panorámica de EL Rodadero (1960)</i>
 <p data-bbox="203 1024 454 1058">1950 - Playa de El Rodadero, solo existían los kioscos de Rosa Yepes, quien ofrecía la gastronomía marina.</p>	
<p data-bbox="207 1136 813 1209">Nota. Adaptado de <i>Playa de El Rodadero</i>, de Historia de Colombia [colombia_hist], 2016</p>	<p data-bbox="862 1136 1536 1255">Nota. Adaptado de <i>Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá. Año 1960.</i>, de Historia de Colombia [colombia_hist], 2019</p>

<i>Imagen 19: Panorámica de “El Rodadero” (1968)</i>	
	

Nota. Adaptado de *Panorámica de El Rodadero de Gaira. Santa Marta. 1968*, de A. Ospino, 2012.

Con respecto a los cambios y transformaciones en el paisaje, anteriormente mencionados, es importante destacar que reflejan un nuevo orden espacial, caracterizado por unos nuevos usos del suelo y una nueva funcionalidad del espacio, pasando de ser un lugar “improductivo” o un lugar de pesca de algunos habitantes de Gaira que no representaba mayor acumulación y generación de riqueza, a ser un lugar ideal para la inversión de capital a través de la actividad turística¹⁷.

Sobre lo anterior, cabe recordar, como se mencionó en la introducción, que la práctica turística en esa área no nació solo por el interés de grandes compañías o inversores, o sólo por incentivos gubernamentales, sino que el proceso de constitución estuvo acompañado por iniciativas y procesos locales. De esta manera, se encontró que la descripción de Pardo (1957), menciona que, “el pueblo de Gaira fue sitio de veraneo de las familias samarias” (p. 281) en el tercer tercio del siglo XIX y a principios del siglo XX, lo que ya muestra rasgos de la actividad turística, por el carácter de movilidad temporal que conllevó y al estar relacionado con actividades de ocio o recreación. Aunque, se debe aclarar que el ícono fundacional de la actividad turística, fue la venta de comida y licor desde 1945 por Rosa Yepes, una mujer proveniente de Gaira.

Dinámica que como se observa en la imagen 17, dio como resultado en 1950 la construcción de dos kioskos de palma (señalados en la imagen con un círculo rojo), en los cuales según “Memoria Histórica de Gaira” (2020), Rosa Yepes, vendía frutos del mar y bandeja de pescado con patacón y arroz de coco a los visitantes. Más aun, según Pardo (1957) y Mertins (1972), dicha área en esa época ya era frecuentada por *samarianos*¹⁸ en días feriados, como también se evidencia en la imagen 17. Hechos que constituyeron el primer antecedente de la práctica turística en la Bahía de Gaira. Teniendo en cuenta que la constitución de esos Kioskos, estuvo acompañado también por los desvestideros que instaló Jorge Diazgranados tiempo después, mencionados por Ospina (2012) y Mertins (1972).

Lo anterior, tanto el pueblo de Gaira como sitio de veraneo, la constitución de los Kioskos de Rosa Yepes, los desvestideros de Jorge Diazgranados, y la visita frecuente de samarios a la playa que tiempo después se conocería como El Rodadero, son considerados como unos de los más importantes antecedentes de la

¹⁷ Considerando que en esa época había muchas posibilidades de inversión, pero un escaso capital disponible, por lo cual, como se verá a lo largo del apartado en dichas áreas se quería atraer la inversión de actores privados locales, nacionales y extranjeros

¹⁸ Personas provenientes de Santa Marta

práctica turística, gracias a que poseían los tres rasgos característicos de esta, mencionados en el capítulo anterior: 1) Se articulaba con el tiempo dedicado al trabajo o al mercado laboral, por desarrollarse en los días feriados, días considerados “no laborales”, o días en los que hay una Interrupción del trabajo para dedicar el tiempo a otras actividades, como fiestas religiosas; 2) Una movilidad temporal, donde los visitantes se trasladaban a otros lugares, en este caso la Bahía de Gaira, pero en poco tiempo volvían a su lugar de residencia, en este caso la ciudad de Santa Marta; 3) Las motivaciones de los visitantes para realizar ese desplazamiento tenían un carácter voluntario, por tanto no estaban relacionadas con negocios, salud y educación, sino con la búsqueda de descanso, recreación y disfrute del tiempo libre 4) Se evidencia que los baños de mar ya era un práctica de ocio de la mayoría de sectores sociales de la ciudad de Santa Marta.

Aunque, se debe mencionar sobre el segundo aspecto que, no existía una vía que conectará la Bahía de Gaira con la ciudad de Santa Marta, sino que como muestra el mapa 7, estos se encontraban separados por el Cerro Ziruma, que corresponde al área no construida del mapa, que limita en la parte norte con la demás área construida de la ciudad de Santa Marta. Debido a que, según Ospino (2012) aunque en la primera mitad del siglo XX hubo varias iniciativas para conectar las dos zonas, ninguna tuvo acogida en la administración municipal y departamental en esos años. Sino que, durante ese tiempo, según Pardo (1957) solo había varios senderos y caminos de herradura que conectaban las dos áreas, aunque Ospino (2020), comenta que en la Alcaldía de José Benito Vives De Andrés, conocido como “Pepe Vives”¹⁹, en 1936 se amplió la vía que conectaba esos dos lugares, pero sin el asfalto, lo que ayudó al desplazamiento de visitantes y personas locales antes de la construcción de la carretera.

¹⁹ Además, según Villarreal & Díaz-Granados (1989) el Hotel Tairona también fue ideado por José Benito Vives De Andrés en el periodo que fue gobernador del Magdalena, después de 1939.

Mapa 7: Delimitación Comuna 7: Rodadero-Gaira



Nota. Elaboración propia adaptado de Plan Maestro Quinto Centenario Santa Marta-Colombia (2021), Alcaldía de Santa Marta.

Teniendo en cuenta que, según las descripciones de Pardo (1957), los desplazamientos entre Gaira y Santa Marta, en la década de 1950 no se daban solo por el motivo de visitar las playas, sino que algunos habitantes de Gaira trabajaban en Santa Marta (cargando plátano en los muelles, limpiando cascos de barcos, entre otros trabajos) o eran comerciantes que tenían negocios en dicha ciudad. Además, para el autor, Santa Marta había absorbido casi completamente la actividad social y económica de Gaira, en gran medida por la cercanía y la vía anteriormente mencionada, donde los *gairerños* también pasaban gran parte de su tiempo libre en Santa Marta y era frecuente que a los niños del corregimiento los enviaran a vivir con parientes que vivían en la ciudad.

Sobre esos caminos, anteriormente mencionados, se realizó el trazado de la Avenida Hernández Pardo, también graficada en el mapa 7, según la misma fuente, a finales de la década de 1950, logrando la conexión entre Santa Marta, El Rodadero y el corregimiento de Gaira, teniendo en cuenta que esa avenida conecta con la vía ciénaga-Barranquilla. De acuerdo con Villarreal & Díaz-Granados (2007), la nueva avenida reemplazó el histórico camino de la Tenería y Bureche. Además, se destaca que fue nombrada de esa manera, en honor al Coronel Rafael Hernández Pardo, quien en su cargo de Gobernador del departamento del Magdalena gestionó la obra, así como la vía Taganga-Santa Marta en el año 1956, corregimiento que antes estaba separado de la ciudad por una estribación de la Sierra Nevada de Santa Marta.

Según Ospino (2021), ese gobernador en su administración entre 1954-1957, también estableció el fomento del desarrollo turístico como una de sus prioridades, estando relacionada la construcción de la avenida con esas aspiraciones. Además, el mismo autor comenta que, el Coronel Hernández Pardo encomendó al alcalde de esa época “la elaboración de un Plan Piloto de Santa Marta y en el marco de su formulación se visiona por primera vez urbanizar los terrenos que configuran la bahía de Gaira”. (Ospino, 2012, p. 228)

Ese plan urbanístico en los lotes del sector de Gaira, fue propuesto y estuvo a cargo de la firma bogotana Vengoechea, Recansens y Gaitán en marzo de 1955, quienes veían en ese lugar una gran oportunidad desde el punto de vista turístico y residencial, según la fuente anteriormente citada.

Sin embargo, para entender por qué se dio en esa temporalidad los anteriores procesos y hechos, hay que analizarlos a la luz de su contexto:

a) Contexto del turismo

Por un lado, como se mencionó en el capítulo anterior, el inicio de la configuración de El Rodadero se dio en el contexto del turismo de masas, y por tanto en un momento en el cual se dio un importante aumento de la práctica turística y de la configuración de centros turísticos a nivel mundial y continental, principalmente en destinos de sol y playa.

También, como se mencionó en el capítulo anterior, después de la segunda guerra mundial, principalmente después de la década de 1950, se dieron grandes consignas en términos gubernamentales y normativos en Colombia relacionados con la práctica turística, los cuales son evidencia del interés que tenía el Gobierno Central por el turismo y por parte de las demás administraciones en ese momento, donde se fueron creando figuras y entidades dedicadas a ese sector como, la Empresa Colombiana de Turismo (Decreto 0272 de 1957) y una década después La Corporación Nacional de turismo.

Más aun, el capítulo anterior expuso que esos hitos en la normatividad y en la legislación de Colombia, permiten evidenciar que se estaba promoviendo en la segunda mitad del siglo XX y hasta los años 80 especialmente un turismo de sol y playa en la Costa Caribe, principalmente en Santa Marta, Cartagena y San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Lo cual da pistas para entender el contexto en el que se empezó a planificar y constituir El Rodadero.

Teniendo en cuenta que el samario Alfredo Fuentes Diago, hacia parte de la Empresa Colombiana de Turismo, nombramiento que según Villarreal & Díaz-Granados (2007), permitiría en ese momento la adquisición de los primeros lotes en Pozos Colorados, área aledaña a El Rodadero.

Expuesto lo anterior, en los siguientes párrafos se va a presentar un análisis detallado de otros aspectos del contexto nacional y local que resultan relevantes para entender el surgimiento de El Rodadero.

b) Contexto nacional en la primera mitad del siglo XX

Desde principios del siglo XX, según Bocanegra (2005), con la llegada del general Rafael Reyes al poder, se impulsó un proyecto de modernización del país, el cual se planteó: “como una estrategia, tendiente a crear las condiciones políticas, económicas y de infraestructura que favorecieran el desarrollo de la actividad agro exportadora principalmente y la penetración del capital extranjero en la economía colombiana.” (p. 51) donde, además, el Estado era entendido como el principal y único garante de esa inversión extranjera.

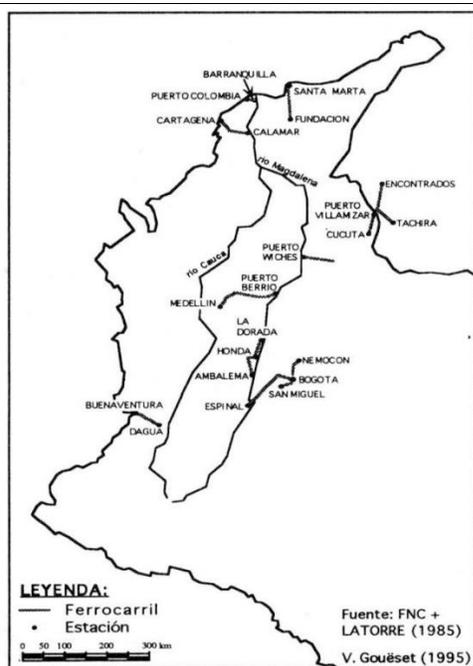
Lo anterior de acuerdo con la misma fuente, estuvo acompañado de un gran fomento de infraestructura de transporte a lo largo de la primera mitad del siglo XX, necesaria para el flujo de mercancías de los centros de producción a los puertos marítimos, y para el flujo de capital en general. Ejemplo de ello fue la ampliación de las vías del ferrocarril y la infraestructura vial como se evidencia en el mapa 8. Donde se muestra que mientras en 1914 solo existía una conexión vial entre Bogotá, Boyacá y Santander, en 1950 ya existían conexiones entre el centro del país con los puertos marítimos de la costa caribe y la región del pacífico. Y los mapas 9 y 10 muestran cómo el desarrollo de la red ferroviaria a nivel nacional estuvo principalmente relacionado e incentivado por la producción y exportación de café, y en el departamento del Magdalena con la producción y exportación de banano, más aún que gracias a ello, en los primeros 30 años del siglo XX hubo una importante ampliación en las vías del ferrocarril en el país, exceptuando la parte sur-oriental que se mantuvo desconectada en términos de infraestructura vial y férrea, como lo muestran los mapas.

Mapa 8: Desarrollo Histórico de las vías en la primera mitad del siglo XX



Nota. Adaptado de *Desarrollo histórico de las vías* (p. 23), de Departamento Nacional de Planeación, 2014

Mapa 9: LA RED FERROVIARIA EN 1912



Nota. Adaptado de *LA RED FERROVIARIA EN 1912*, de V. Goueset, 1998.

Mapa 10: LA RED FERROVIARIA EN 1938



Nota. Adaptado de *LA RED FERROVIARIA EN 1938*, de V. Goueset, 1998.

Según Bocanegra (2005), también hubo fomento a las empresas industriales y a la producción agrícola, lo cual se vio reflejado, como se mencionó anteriormente, en la región antioqueña gracias al café, y en la producción y exportación bananera al mando de la United Fruit Company en el departamento del Magdalena, convirtiéndose además en un caso insignia en esa época de la inversión extranjera y del dominio territorial por parte de actores extranjeros. Y siendo la producción y exportación de banano la principal actividad económica de ese departamento y de la ciudad de Santa Marta en la primera mitad del siglo XX hasta que la bonanza bananera en el departamento del Magdalena decae y la multinacional decide trasladar sus actividades a la zona del golfo de Urabá, en el departamento de Antioquia, como será ampliado en el capítulo 3.

Los anteriores postulados y mapas, evidencian que en la administración de los liberales entre 1930 y 1940, también se dio continuidad al proyecto de modernización, pero a diferencia de la dinámica iniciada por el proyecto conservador de principios del siglo XX, ese proyecto fruto del triunfo liberal “acentuaba los aspectos políticos abandonados” (Melo, 1990, p. 30), de esta manera, según el autor, se dio continuidad al objetivo capitalista de las décadas anteriores, pero acompañado por la promoción de la participación política popular, la organización del sindicalismo, entre otros aspectos, que también hacen parte de la modernización.

Pero, de acuerdo con Melo (1990) a principios de la segunda mitad del siglo XX, cuando se da paso al régimen conservador, este se caracterizó por una contradicción interna entre “los objetivos de desarrollo capitalista y un creciente autoritarismo social, cultural y político” (p. 29)

De esta manera, el autor explica que, gracias a la persistencia del desarrollo capitalista en el país y a su adopción por parte de los grupos dirigentes, bajo el régimen conservador coexistió el autoritarismo social, cultural y político, con el avance de diferentes instituciones y aspectos modernizadores, como el mejoramiento de la infraestructura de transporte en la región antioqueña.

Años posteriores, la presidencia del General Gustavo Rojas Pinilla (1953-1957), llega como una salida a la guerra civil, pero en concordancia con los planteamientos cronológicos anteriores, su administración también se da en un contexto de modernización. Además, considerando que, en esa época los gobernadores eran nombrados por el presidente, es importante dicha administración ya que, coincidió con la administración departamental en el Magdalena del Coronel Rafael Hernández Pardo (1954-1957), el cual ya ha sido nombrado en párrafos previos.

Teniendo eso presente, sobre la presidencia de Rojas Pinilla se debe destacar el desarrollo de infraestructura del país en ese periodo, debido a que auspició la construcción de diversas obras como:

“la terminación del ferrocarril del Atlántico; la pavimentación de la mayor parte de las carreteras troncales del país; la creación del SENA (Servicio Nacional de Aprendizaje), el Banco Popular, el Banco Ganadero; la construcción del aeropuerto El Dorado y 18 más; la construcción de acueductos, alcantarillados, avenidas, carreteras y numerosas obras de infraestructura en pueblos de distintas regiones colombianas. Introdujo la televisión en el país, y automatizó la telefonía urbana y rural para el fortalecimiento de las comunicaciones.” (Ayala, 2000, párr. 14)

Por tanto, se evidencia que en ese periodo hubo un gran interés en el desarrollo de la infraestructura del país, y un interés en continuar con la modernización del mismo.

Todo lo anteriormente mencionado creó las condiciones necesarias para el inicio de la constitución de El Rodadero porque:

- 1) Teniendo en cuenta que, el gobierno militar del General Rojas Pinilla fue el que nombró al Coronel e ingeniero civil Rafael Hernández Pardo como Gobernador del Magdalena, hay que destacar que su administración se dio en el contexto nacional en el que se estaba motivando la construcción de obras, como se describió en los párrafos anteriores. Por tanto, el Coronel Rafael Hernández Pardo continuó en el departamento del Magdalena con esa dinámica nacional, desarrollando obras como: la urbanización de la Bahía de Gaira, las carreteras Santa Marta-Taganga y Santa Marta-El Rodadero, como se expuso previamente, la segunda etapa de los muelles del terminal marítimo, la instalación de diferentes plantas eléctricas en el departamento, entre otras obras.
- 2) Las intervenciones en la Bahía de Gaira, también fueron motivadas por la crisis de la producción y exportación de banano, como se mencionó anteriormente, que era la principal actividad económica de la ciudad de Santa Marta y el departamento de Magdalena, de esta manera se buscó otras alternativas económicas y entre ellas se volteó la mirada al desarrollo del turismo y la especulación inmobiliaria que lo acompañó.
Por tanto, una de las soluciones a la crisis fue la inserción de baldíos, de áreas improductivas al mercado, a través de la venta de lotes en la Bahía de Gaira. Tal como lo expresaron los arquitectos bogotanos Vengoechea, Recansens y Gaitán:

El desarrollo de esta nueva zona turística asegura al municipio un ingreso inicial más o menos apreciable al realizar la venta de lotes que el municipio no se reserva para sus propias necesidades y un ingreso permanente proveniente de las nuevas rentas que el nuevo centro comenzaría en producción. Este estudio sería adelantado por nosotros hasta el punto que le permitiera a la ciudad proceder a realizar las obras urbanísticas necesarias para poder vender en el sector de Gaira, los lotes dotados de todos los servicios necesarios. (Ospino, 2012, p. 228)

- 3) Se destaca también que la construcción de obras en la presidencia del General Rojas Pinilla y en la gobernación del coronel Rafael Hernández Pardo, hacían parte de ese proceso de modernización desarrollado a lo largo de la primera mitad del siglo XX, pero también que esa modernización dejó algunas condiciones materiales para el desarrollo de la práctica turística, como gran parte de la infraestructura necesaria para el desplazamiento de turistas provenientes de otros departamentos, destacándose en este aspecto el desarrollo de la red férrea y de las redes viales.
- 4) Como se mencionó previamente, el inicio de las intervenciones relacionadas con la actividad turística en la Bahía de Gaira, hacían parte de un contexto internacional del turismo de masas, y se desarrolló en un momento donde había cierto interés por el turismo por parte del gobierno central y las administraciones municipales principalmente en la Costa Caribe.

Con ese contexto, en los siguientes párrafos se presentará un análisis de la transformación del paisaje de El Rodadero en su dimensión física.

Los Primeros Años de la Constitución del Paisaje Turístico El Rodadero (1950-1960)

De acuerdo con Ospino (2012), desde 1954 el gobierno departamental proyectó la construcción del primer hotel en el área denominada El Rodadero de Gaira, y un año después fue iniciada la construcción de la carretera que conectaría a El Rodadero con la ciudad de Santa Marta.

Según ese mismo autor, con la apertura de la avenida empresas de transporte como Transporte Bahía, Empresa de Transporte Bastidas y Empresa de Transporte Magdalena, se hicieron cargo de movilizar el flujo de visitantes, desde Santa Marta a El Rodadero. Sin embargo, se halló otras iniciativas de transporte anteriores a esas empresas, como “Mi ranchito” (imagen 20 y 21), un bus que según fuentes como “Memoria Histórica de Gaira” (2020), fue el primer bus turístico de Santa Marta, el cual fue construido de palma y bambú por Julia Horacia Rodríguez, haciendo su primera aparición en 1958. Ese icónico bus

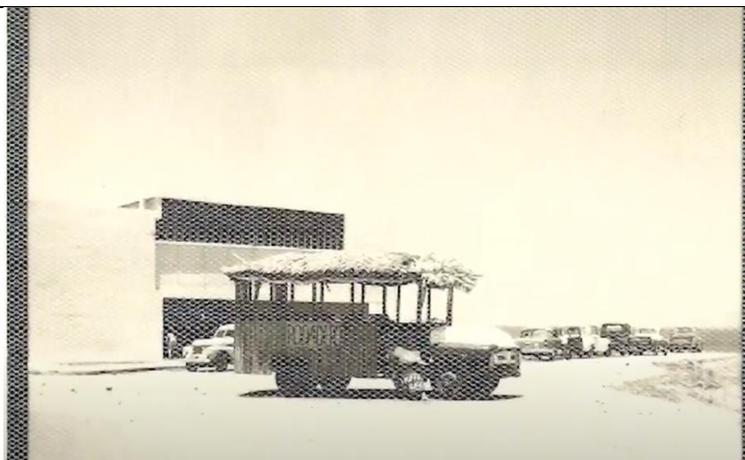
también es recordado por la canción “La Chocita de Julita” del Maestro Lucho Bermúdez, quien según la misma fuente la compuso inspirado en Julia Horacia y su “Ranchito” en 1961 en una de sus visitas al Rodadero.

<p><i>Imagen 20: “Mi Ranchito” y el “rodadero de arena”</i></p>	<p><i>Imagen 21: El Ranchito de Julia Horacia Rodríguez</i></p>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>La ruta de Julita</i> de O. Ospina, 2016.</p>	<p>Nota. Adaptado de <i>La ruta de Julita</i> de O. Ospina, 2016.</p>

Como cuenta Julia Horacia Rodríguez en el cortometraje “La ruta de Julita”, hecho por su nieto Omar Ospina Giraldo, de Santa Marta a El Rodadero a finales de la década de 1950 no había buses para turistas que hicieran la ruta, sino que los turistas eran transportados por algunos taxistas²⁰, y esa fue su motivación para emprender con su “Ranchito”. Como también asegura en el cortometraje que, ese bus es considerado por muchos, no sólo el primer bus turístico de Santa Marta, sino también el primer bus típico turístico de Colombia. Además, según Julia Horacia, fue la principal fuente de ingreso de ella y de su familia durante varias décadas. En la imagen 22, se puede observar al Bus de Julia Horacia frente a unos hoteles de El Rodadero en la década de 1960, acompañado de algunos taxis y carros particulares.

²⁰ El pasaje de bus Julia Horacia lo cobraba a 1 peso, mientras que los taxis cobraban 10 pesos a El Rodadero, según lo expuso en el cortometraje.

Imagen 22: El primer bus típico de Santa Marta en El Rodadero



Nota. Adaptado de *La ruta de Julita* de O. Ospina, 2016.

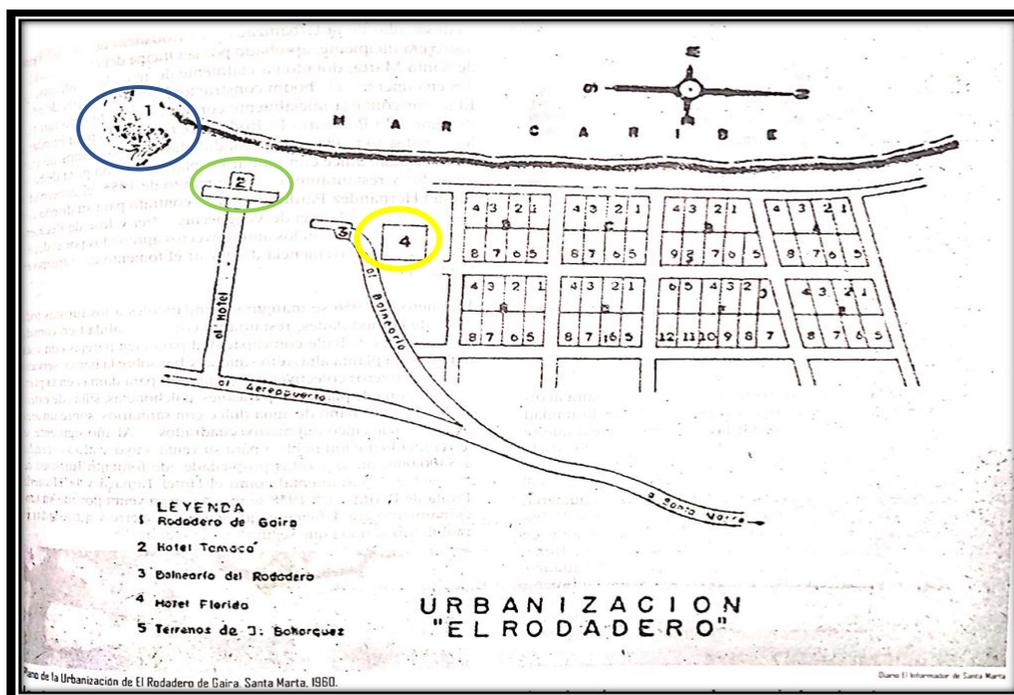
En las imágenes anteriormente mencionadas, se puede observar los materiales con los que fue construido el bus, al igual que en la imagen 21 a un costado se observa que estaba escrito “mi Ranchito”, y en la imagen 20 claramente se observa de fondo El Rodadero y el montículo de arena por el cual recibió ese nombre, debido a que fue una atracción popular en esa época, al ser un “rodadero” de arena en el que los visitantes se lanzaban o descendían lo que llevó a ponerle a esa zona “El Rodadero” en la década de 1950, según cuentan los habitantes de Santa Marta.

Por otro lado, cabe mencionar que, las primeras obras que estuvieron a cargo de la gobernación del Magdalena fueron: 1) El Balneario El Rodadero, primera obra inaugurada por la gobernación, según Ospino (2012), fue una construcción que abarcaba un terreno de 5.000 metros cuadrados y estuvo a cargo de los arquitectos Manuel de Vengoechea Mier y José Recasens Tuset desde 1955, en la que se ofrecía a los turistas servicio de restaurante, pista de baile, refresquería, bar y desvestideros, zona de playa con colchonetas, parasoles, sillas, entre otros servicios.

Aunque según el mismo autor, fue inaugurada en 1956, pero un año después se abrió una licitación para su venta, por un avalúo mayor a 400.000 pesos. Teniendo en cuenta que, en 1958 se insistía aun en su venta, de acuerdo con el mismo autor porque su funcionamiento era deficiente, lo que llevó, finalmente en 1958 a su cierre y a trasladar el inmobiliario al Hotel Tamacá que aún no se había inaugurado. De acuerdo con el Mapa 11, el balneario (señalado con un círculo amarillo), estaba ubicado a lado del hotel

Tamacá (señalado con un círculo verde). Considerando, que, tanto el balneario como el hotel fueron construidos en terrenos que habían sido otorgados a la Gobernación en esa misma década, asunto que será explicado con más detalle más adelante.

Mapa 11: Plano: El Rodadero de Gaira (1960)

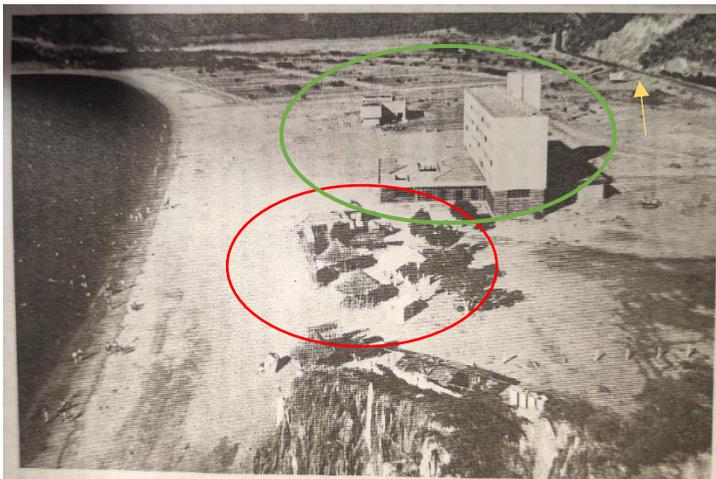


Nota. Adaptado de *Plano de la Urbanización de El Rodadero de Gaira Santa Marta* (p. 231). de A. Ospino, 2012.

2) El Hotel Tamacá (señalado con un círculo verde en la imagen 23 de 1959), el primer hotel en esa área, y según algunas fuentes como *Historia de Colombia* (2020), Ospino (2012) y algunas columnas del periódico *El Informador*, la obra más importante, la cual se ubicó cerca al lugar donde estaban los kioscos de Rosa Yepes, anteriormente mencionados (estos se encuentran señalados con un círculo Rojo en la imagen 23²¹). Sobre estos, cabe mencionar que, el periódico *El Herald* (2015) afirma que, Rosa Yepes “vendió el lote donde tenía los kioscos para que construyeran el hotel Tamacá, pero continuó con el negocio de las comidas y se ubicó en la parte norte de la playa.” (párr. 19), según la misma fuente, empezó a vender los alimentos a los constructores de los edificios que se fueron haciendo en El Rodadero, hecho que se evidencia en la imagen 24, donde se observa que en 1960 junto al hotel Tamacá ya no se encontraban los kioscos.

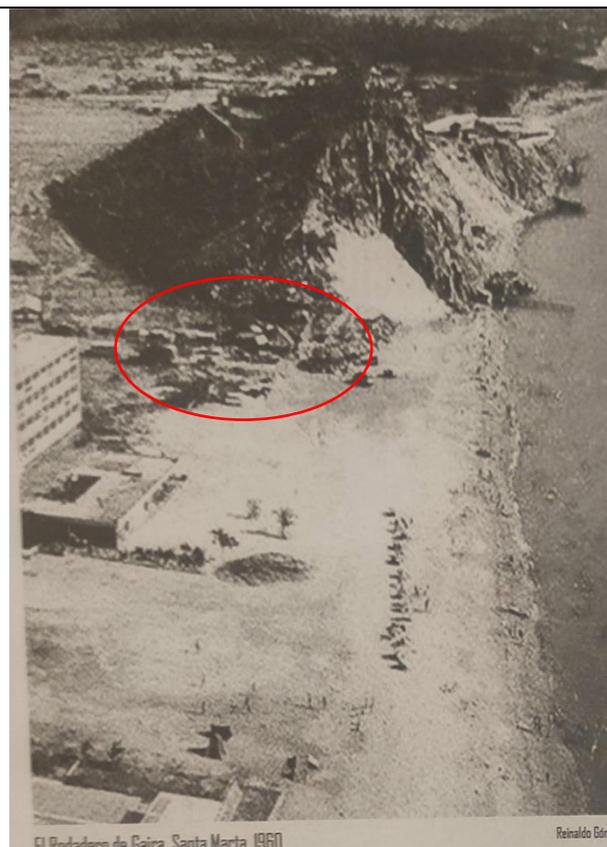
²¹ En la misma imagen se evidencia la avenida Hernández Pardo mencionada anteriormente, señalada por una flecha amarilla.

Imagen 23: El Rodadero 1959



Nota. Adaptado de *El Rodadero de Gaira. Santa Marta 1959* (p. 234). de A. Ospino, 2012.

Imagen 24: El Rodadero 1960

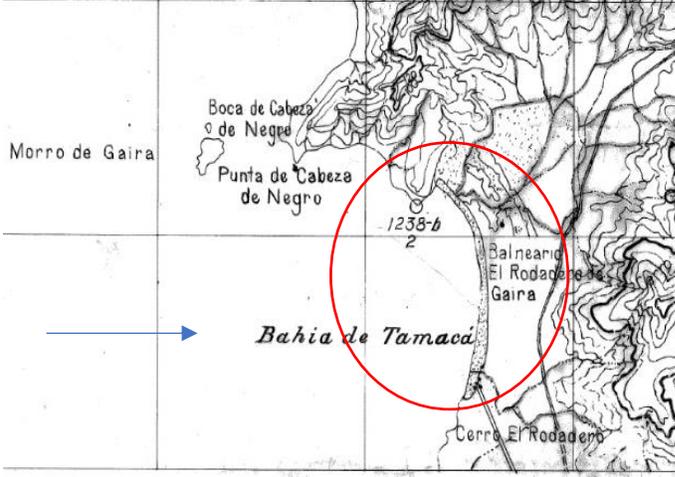
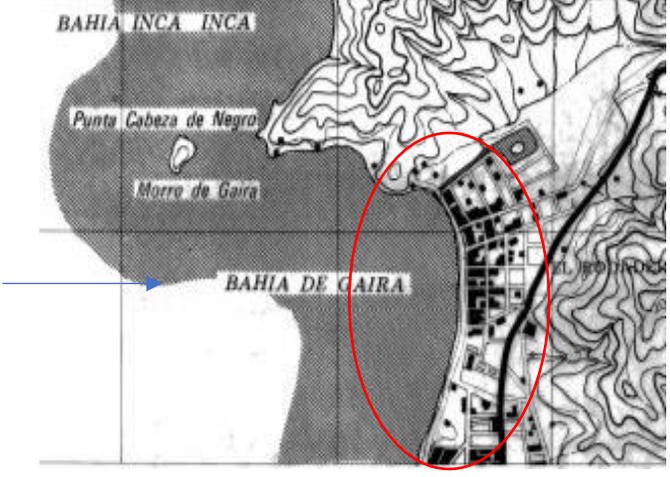


Nota Adaptado de *El Rodadero de Gaira. Santa Marta 1960* (p. 228). de A. Ospino, 2012.

Además, según Ospino (2012), el hotel inició su construcción en 1956 impulsado por el Gobernador Rafael Hernández Pardo y estuvo a cargo de la firma Cornelissen & Cía., cuyo presupuesto fue de 1.500.000 pesos. Además, se resalta que el mismo autor, agrega que, el nombre del hotel “Tamacá” proviene de la quebrada que lleva el mismo nombre localizada también en la Bahía de Gaira, pero otras fuentes como Caracol Radio (2017), aseguran que proviene del vocablo indígena que significa “Casa Grande en la Playa” y era un sitio de adoración de los indígenas de Gaira.

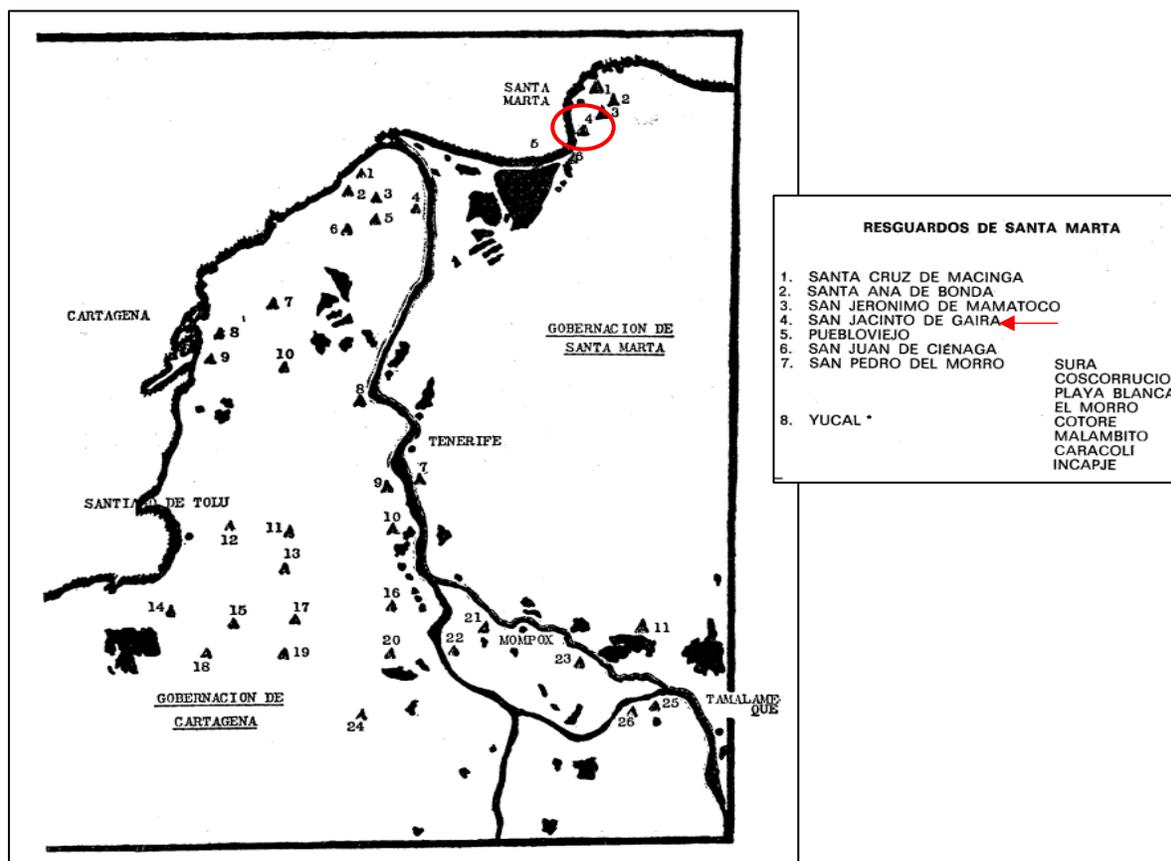
Otros blogs como Pasión por Santa Marta (2020), aseguran que Tamacá era el antiguo nombre del Rodadero en honor al cacique del mismo nombre, teniendo en cuenta que, Sánchez (2015) en su trabajo sobre las haciendas en la Gobernación de Santa Marta entre 1700 y 1810, menciona el “desaparecido pueblo de Tamacá”, y que en el mapa 12 del ministerio de Guerra de 1957 el topónimo de esa área (señalada con un círculo rojo) aparece como “Bahía Tamacá”, mientras que en el mapa 13 de 1977 del

Ministerio de Hacienda y Crédito Público esa misma área (señalada con un círculo rojo) aparece como “Bahía de Gaira” (los nombres en los mapas están apuntados con una flecha azul).

<i>Mapa 12: Bahía de Tamacá (1957)</i>	<i>Mapa 13: Bahía de Gaira (1977)</i>
	
<p>Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.</p>	<p>Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1977. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.</p>

En esa línea de ideas, es importante mencionar que, Dolores (1981), menciona en su texto sobre los resguardos de Santa Marta y Cartagena en el Siglo XVIII, a Tamacá como una parcialidad pequeña, pero no especifica su ubicación. Además, el mapa 14 de la misma autora y los datos expuestos por ella, confirman que el Resguardo de Gaira en el siglo XVIII quedaba en el área que corresponde a lo que en el siglo XX era el corregimiento de Gaira, pero en el siglo XVIII el resguardo, según esta misma, “simplemente se asignó, pero no se llegó a medir.” (p. 72). Teniendo en cuenta que, en la década de 1950, cuando se estaba llevando a cabo el proceso de adjudicación de los terrenos Baldíos, correspondientes al actual sector de El Rodadero, según Ospino (2012) se determinó que algunos terrenos de la parte norte de la playa no correspondían al Resguardo, sino a los terrenos de *Villa del Perpetuo Socorro*.

Mapa 14: Resguardos de Santa Marta (S. XVIII)



Nota. Adaptado de Resguardos de Santa Marta (p. 60), de M. Dolores, 1981.

Tiempo después de ser finalizada la construcción del hotel Tamacá en 1957, Ospino (2012) menciona que, se abre una licitación para venderlo, al igual que el Balneario El Rodadero y la Hostería Punta Betín, que también era propiedad de la gobernación, pero está no se encontraba ubicada en El Rodadero sino en el cerro que lleva su nombre, cerca al antiguo barrio Ancón, aledaño al puerto de Santa Marta.

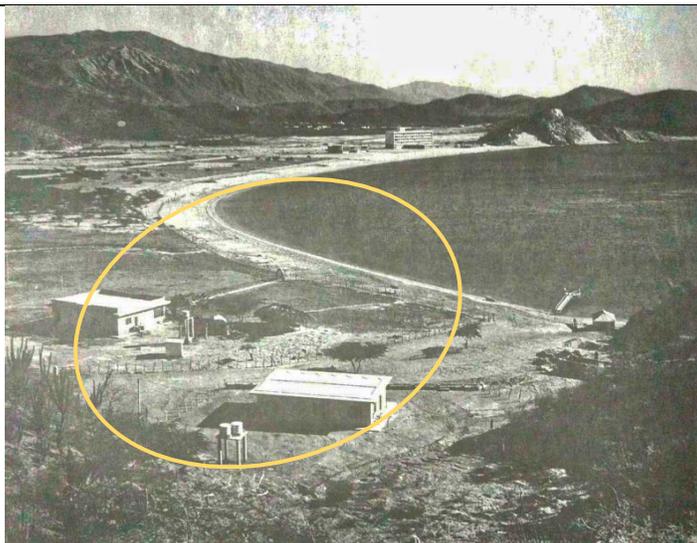
A cerca de la rentabilidad de estas obras, el mismo autor menciona que, mientras la inversión del Hotel Tamacá fue de 1.500.000 pesos, el avalúo en la venta ascendió a 2.250.000 pesos, y por su arrendamiento se ofertó 13.000 pesos mensuales, además los arriendos del Balneario El Rodadero y la Hostelería Punta Betín, se ofertaron respectivamente en 3.000 pesos y 3.100 pesos.

Hubo varios inversionistas interesados, entre ellos, según el mismo autor, el norteamericano Robert S. Cobb, los también norteamericanos James King e Ivonne Casto e inversionistas antioqueños, aunque con ninguno se llegó a concretar la venta o el arriendo, sólo hasta 1959, en la gobernación de Carlos Bermúdez Cañizares, de acuerdo con Ospino (2012). Según ese mismo autor, se adjudicó el contrato arrendatario a

Warrem Mossiam, meses después se inauguró el hotel, donde se contó con la presencia del presidente Alberto Lleras Camargo, considerando que este evento fue paralelo a la celebración de la primera Fiesta del Mar en Santa Marta. Pero, el mismo autor, aclara que al año siguiente el contrato por incumplimiento se declara terminado, lo que conlleva a que la gobernación asumiera nuevamente posesión de la propiedad.

Como muestra el Mapa 11 de El Rodadero (Ver página 72), en 1960 solo estaban planificadas las áreas correspondientes al Hotel Tamacá, el Balneario del Rodadero, el hotel Florida y los terrenos de Joaquín Bohórquez Rubio. Este último había solicitado a la nación la adjudicación de algunos terrenos en la “Villa del Perpetuo Socorro”, cerca al Puerto de Gaira en 1954 (las dos casas principales de Bohórquez se pueden observar en la imagen 25, señaladas con un círculo amarillo), teniendo en cuenta que, esos terrenos fueron disputados entre la Gobernación del Magdalena y Joaquín Bohórquez, aunque, según Ospino (2012) la acción de la gobernación no pudo prosperar, y años después Bohórquez decide dedicarse a la venta de lotes de esa área.

Imagen 25: Casas de Bohórquez en EL Rodadero (1960)



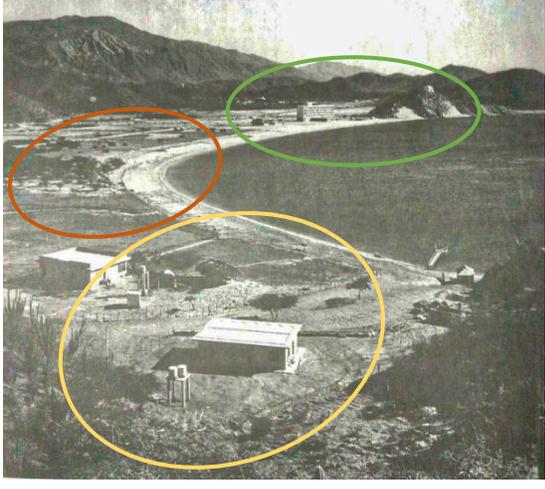
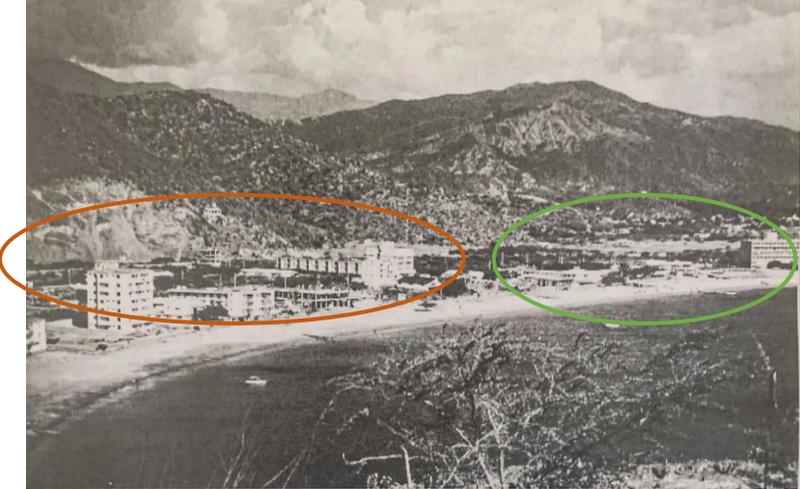
Nota. Adaptado de *Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá.*

Año 1960., de Historia de Colombia [@colombia_hist], 2019

Además, se debe aclarar que a finales de 1959 se inicia la construcción del primer inmueble habitacional familiar, según Ospino (2012) en El Rodadero, llamado “La casa de Techo Negro”, y la construcción del Motel El Rodadero a unos pocos metros del Hotel Tamacá.

Más aun, según Mertins (1972), el Hotel Tamacá y la vía Hernández Pardo, solo fueron puestos al servicio hasta 1959, porque no eran lo suficientemente frecuentados, y que además de los dos hoteles anteriormente mencionados, hasta 1960 solo fueron construidas algunas casas privadas, por tanto, que el despegue se dio principalmente en la segunda etapa de constitución de El Rodadero, a lo largo de la década de 1960, como muestra la comparación entre la imagen 26 y la imagen 27.

La imagen 26 evidencia que hasta el año 1960 no había mayor número de edificaciones y obras, mientras que, en 1968, como muestra la imagen 27, gran parte del área ya estaba ocupada, o en otros términos esas imágenes evidencian que entre 1950-1960 el desarrollo de infraestructura y de inversión inmobiliaria fue más lento que en la década de 1960-1970.

<i>Imagen 26: Intervenciones en EL Rodadero (1960)</i>	<i>Imagen 27: Panorámica de “El Rodadero” (1968)</i>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá. Año 1960.</i>, de Historia de Colombia [@colombia_hist], 2019</p>	<p>Nota. Adaptado de Panorámica de El Rodadero de Gaira. Santa Marta. 1968, de A. Ospino, 2012.</p>

Antes de continuar con los cambios y las construcciones desarrolladas en la década de 1960, es importante aclarar tres puntos: 1) La figura territorial de El Rodadero, 2) La disputa por los terrenos de “Villa del Perpetuo Socorro”, entre la Gobernación del Magdalena y Joaquín Bohórquez, y 3) El Loteo del sector El Rodadero.

Con respecto a la figura territorial de El Rodadero, hay que mencionar que en la mayoría de documentos, archivos y fuentes consultadas no se hace referencia a El Rodadero como barrio, comuna o corregimiento

antes de la década de 1980, al igual que ninguna hace referencia a alguna especie de acto inaugural que haya sucedido, sino que apuntan a relacionar su fundación principalmente con lo que se ha mencionado previamente, la construcción del Hotel Tamacá y la carretera Hernández Pardo, ambas obras inauguradas a finales de la década de 1950. Solo en el Boletín de la sociedad Geográfica de Enrique Pérez Arbeláez en 1962, *Coyunturas para el progreso de Santa Marta*, se halló la siguiente cita: “Cuando se realicen las construcciones de nuevos barrios, como el Rodadero” (p. 5), aunque no se especificó nada al respecto en ese texto.

Sin embargo, si se pueden realizar ciertas aclaraciones acerca de la figura territorial de El Rodadero y su relación con Santa Marta. Cronológicamente se encontró, como se mencionó previamente, que estos lotes eran considerados baldíos de la nación y que el primero que solicitó a la Nación la adjudicación de algunos lotes, alrededor de diez hectáreas, fue Joaquín Bohórquez Rubio, quien de acuerdo con Villarreal & Díaz-Granados (2007), se había retirado de la Administración de Hacienda Nacional y había entrado al servicio del Banco Comercial Antioqueño. Según Ospino (2012) el Ministerio de Agricultura Sección de Baldíos le adjudicó las tierras de la Villa de Perpetuo Socorro, mencionadas anteriormente, mediante la Resolución No. 1.616 del 13 de agosto de 1954. Hectáreas que estaban ubicadas en la parte norte de la playa que hoy se conoce como El Rodadero.

Además, Ospino (2012) cuando hace mención de las primeras iniciativas en la década de 1950 de urbanizar el área que actualmente se conoce como El Rodadero, hace referencia al área como “Bahía de Gaira” y algunos mapas mostrados anteriormente como el mapa 13 de 1976 lo referencian con esa misma etiqueta, pero, considerando que las propuestas del Coronel Rafael Hernández Pardo en la década de 1950 de fomentar el desarrollo turístico, como se mencionó anteriormente, estaban enmarcadas dentro del Plan Piloto de Santa Marta, se entiende que existía tanto una relación con la administración municipal como con el corregimiento de Gaira.

Más aun, la firma Vengoecha, Recasens y Gaitán, quienes, en 1955, de acuerdo con lo descrito por Ospino (2012) presentaron una propuesta técnica y económica para la elaboración de ese Plan Piloto, mencionaban el área ahora conocida como El Rodadero, como el “sector de Gaira” o como los “terrenos de Gaira”.

En esa línea de ideas, previamente también se mencionó los conflictos jurídicos entre la gobernación del Magdalena y Joaquín Bohórquez Rubio debido a la adjudicación de baldíos. Dicho conflicto culminó en una negociación de la cual surgieron las resoluciones No. 4012 del 28 de diciembre de 1956 y la No. 4013

de la misma fecha para la Villa del Perpetuo Socorro, las cuales especificaban que las 18 hectáreas de baldíos fueron adjudicadas a la gobernación del Magdalena, con la finalidad según Ospino (2012) de perseguir un “interés social y económico con la construcción de un balneario con sus obras de urbanismo” (p. 229).

Específicamente se decretó: “*Designase a favor del Departamento del Magdalena el terreno de propiedad nacional denominado El Rodadero, ubicado en la jurisdicción del corregimiento de Gaira, Municipio de Santa Marta, en el mismo Departamento*” (Acta suscrita entre el Depto. Del Magdalena y el Ministerio de Agricultura y Ganadería con el señor Joaquín Bohórquez Rubio, Santa Marta, diciembre 3 de 1956, clausula cuarta, citada por Ospino, 2012, p. 229)

De esta manera, con respecto a la normatividad y la figura territorial, se evidencia que el área pasó de ser Baldíos de la Nación a ser considerado un terreno ubicado en la jurisdicción del corregimiento de Gaira destinado a obras de urbanismo enfocadas al turismo. Por tanto, eran terrenos adjudicados al Departamento del Magdalena para ser explotados económicamente, principalmente a través de la práctica turística, y de los cuales se iba a acreditar la propiedad privada, o en otros términos los terrenos iban a empezar a entrar al mercado del suelo e iban a hacer intervenidos por parte de actores públicos y privados. Lo que da entrada a lo que respecta al loteo de dichos terrenos.

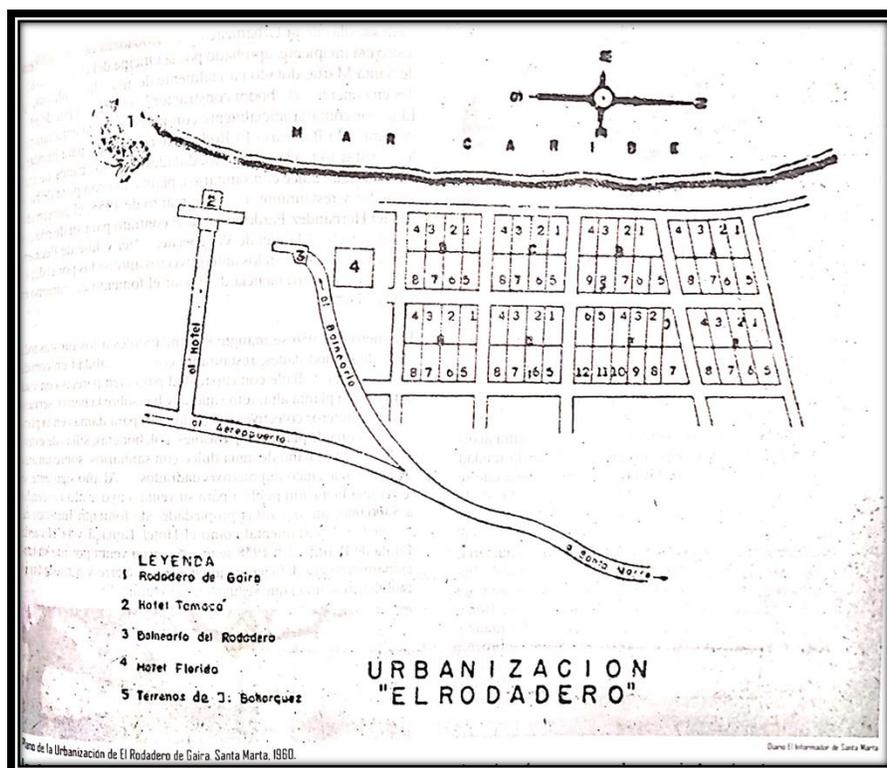
Sin embargo, Ospino (2012) aclara que el municipio desistió y canceló la demanda, por lo cual Bohórquez Rubio como poseedor de los terrenos de “Villa del Perpetuo Socorro”, también procede a dedicarse a la venta de lotes.

De esta manera, después de aclarar los aspectos relacionados con la adjudicación de los baldíos, Ospino (2012), empieza a nombrar al área como “Urbanización El Rodadero de Gaira” en su texto, y si se observa con detalle el Plano de 1960 (mapa 11, página 72), este se titula “Plano de la Urbanización del Rodadero de Gaira”. Lo que explica porque en dicho plano aparecen sólo los lotes proyectados por la Gobernación, y aunque son nombrados los de Bohórquez Rubio no fueron representados, debido a que el plano hace referencia solo al loteo de la “Urbanización El Rodadero de Gaira”, que era el de la gobernación, mientras que la de Bohórquez Rubio fue la Urbanización Gaira Mar, iniciada en 1961, más al norte de la playa.

De esta manera, el Plano de 1960, mostrado nuevamente como mapa 15, evidencia que, dentro de los terrenos adjudicados a la Gobernación, se proyectó la construcción del Hotel Tamacá, del Balneario del Rodadero, el hotel Florida, así como también se realizó la planificación de los accesos vehiculares a esas construcciones, y se proyectó el loteo de los terrenos que la Gobernación del Magdalena estaba

ofertando. En el plano se evidencia, por tanto, que se loteó una zona de ocho manzanas con vías vehiculares, “seis de ellas con ocho lotes rectangulares, una con nueve lotes, y la última con doce lotes.” (Ospino, 2012, p. 230)

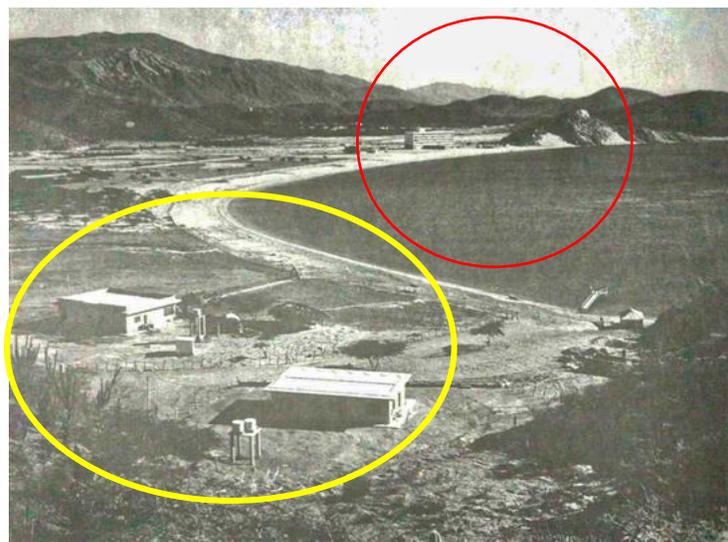
Mapa 15: Plano de El Rodadero de Gaira (1960)



Nota. Adaptado de *Plano de la Urbanización de El Rodadero de Gaira Santa Marta* (p. 231). de A. Ospino, 2012.

La ubicación de los terrenos de la Gobernación y los de Bohórquez Rubio, se pueden observar en la imagen 28, los primeros se pueden referenciar con el hotel Tamacá, señalado con un círculo rojo, mientras que los de Bohórquez Rubio, se identifican con las casas de este mismo, señaladas con un círculo amarillo. Mientras que en la imagen 29, se graficaron dichos terrenos, La urbanización El Rodadero de Gaira, de la Gobernación del Magdalena, se encuentra señalada con un polígono rojo, mientras que la Urbanización Gaira Mar, de Joaquín Bohórquez Rubio, se señaló con un polígono amarillo. Teniendo en cuenta que dicha representación se basó en las descripciones de los anteriores autores, más aún, se trató de que los polígonos coincidieran con las medidas que fueron expuestas previamente y, se utilizó una imagen satelital reciente, del año 2015, para entender los límites de ambos terrenos y sus respectivos loteos.

Imagen 28: Terrenos de EL Rodadero (1960)



Nota. Adaptado de *Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá. Año 1960.*, de Historia de Colombia [@colombia_hist], 2019

Imagen 29: Ubicación de los Terrenos de la Gobernación y de Joaquín Bohórquez Rubio (1960)



Adaptado de [El Rodadero, Santa Marta], de Google Earth, 2015. Todos los derechos reservados 2021 por Google.

Y adaptado de *Plano de la Urbanización de El Rodadero de Gaira Santa Marta* (p. 231). de A. Ospino, 2012.

Sin embargo, cabe destacar que, autores como Villarreal & Díaz-Granados (2007) y la Corporación Nacional de Turismo en el “Acuerdo municipal No. 009 de 1979”, se refieren al área en general que incluye a ambas urbanizaciones, como “sector de El Rodadero”.

Además, como se mencionó en el capítulo anterior, es importante recordar que, en 1973 por medio del Acuerdo 011 del 30 de mayo del mismo año, el sector de El Rodadero fue declarado como zona turística, teniendo en consideración que eso estuvo relacionado con los sucesos ocurridos el año anterior, donde el Municipio de Santa Marta fue declarado como Recurso Turístico Nacional, figura que como se mencionó previamente, implicaba recibir apoyo en lo correspondiente al desarrollo de infraestructura, así como en otro tipo de programas que impulsaran y promocionaran el turismo, e implicaba muchas veces la elaboración de planes especiales. Todo esto enmarcado dentro de los planes de desarrollo.

Ya en el POT 2000-2009 de Santa Marta, se evidenciaron cambios en su figura territorial donde aparece como Comuna 7: Rodadero-Gaira. Teniendo en cuenta que Gaira dejó de ser corregimiento y pasó a hacer una comuna del Distrito de Santa Marta a finales de la década de 1990.

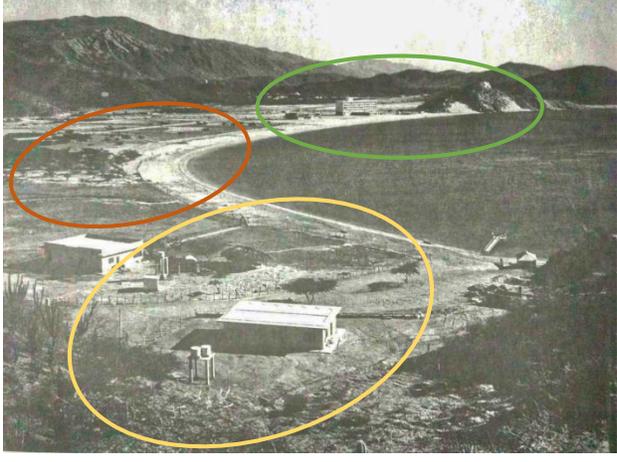
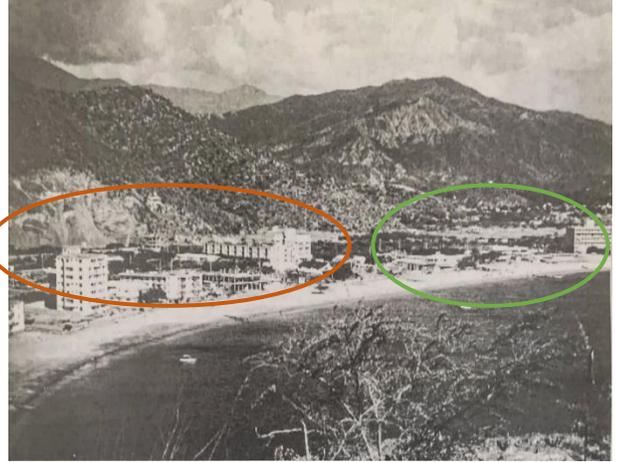
Aclarados los anteriores puntos se le da paso a las transformaciones y construcciones a lo largo de la década de 1960 en El Rodadero.

Segunda y tercera etapa de constitución del paisaje turístico de El Rodadero (1960-1970)

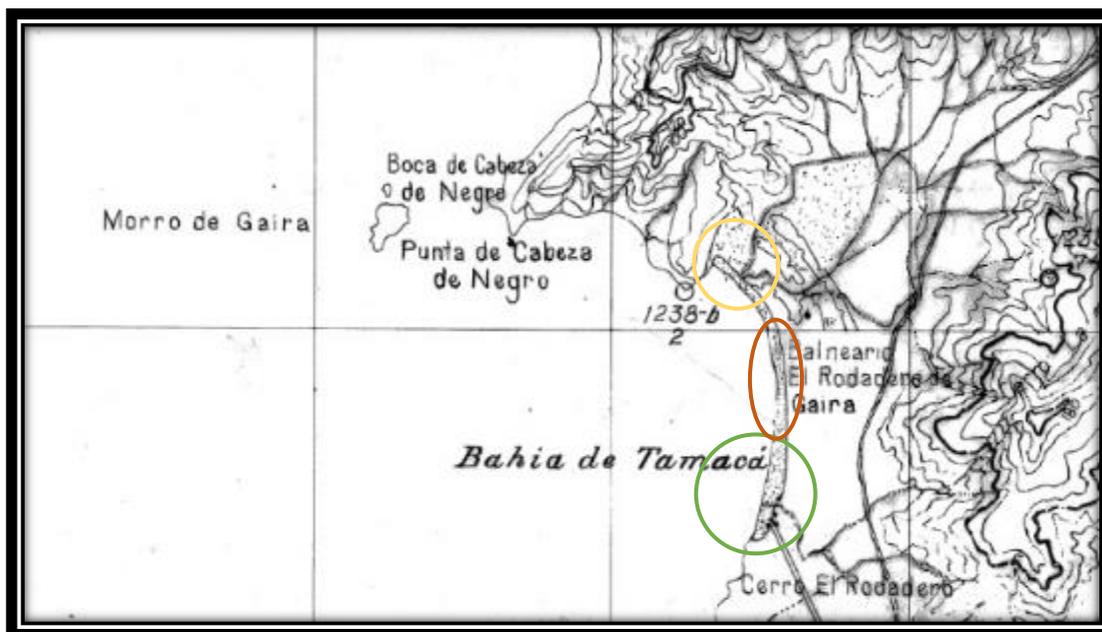
Tanto Ospino (2012) como Mertins (1972), dividen la década de 1960 en dos partes. En la primera parte hasta 1964, ambos la entienden como la segunda etapa de constitución del turismo en El Rodadero, en la cual según Mertins (1972), se construyeron la tercera parte de los hoteles que se tenían hasta 1970, así como la tercera parte de las casas privadas, y según este mismo, “el 16% de los edificios de propiedad horizontal” (p. 156). Además, Ospino agrega que, en 1961 el turismo en esa zona disminuyó por el mal estado de la Carretera Santa Marta-Barranquilla.

En las imágenes 30 y 31 (presentadas nuevamente), y en el mapa 16, se muestra la distribución propuesta por Mertins (1972) y Ospino (2012) en esa época: 1) Había una concentración de casas privadas en la parte sur, al pie y en la subida al “Rodadero”, el cerro en forma de rodadero de arena, anteriormente mencionado (esa zona en las imágenes y en el mapa es señalada con un círculo verde), mientras que los hoteles y los edificios de propiedad horizontal, según los dos autores, se encontraban principalmente en la parte media (ese sector en las imágenes y en el mapa será señalado con un círculo anaranjado). Además, Ospino (2012) agrega que, en la parte norte, Joaquín Bohórquez proyectó en 1961 la Urbanización Gaira Mar, “aprobada por el Plan Regulador de Santa Marta con servicios de agua, luz, calles y andenes en

concreto; además de un canal y lago artificial navegable para lanchas de paseo y pesca.” (p. 239) (esa zona es indicada en la imagen 31 y en el mapa 16 con un círculo amarillo).

<i>Imagen 30: Distribución de EL Rodadero (1960)</i>	<i>Imagen 31: Distribución de “El Rodadero” (1968)</i>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá. Año 1960.</i>, de Historia de Colombia [colombia_hist], 2019</p>	<p>Nota. Adaptado de <i>Panorámica de El Rodadero de Gaira. Santa Marta. 1968</i>, de A. Ospino, 2012.</p>

Mapa 16: Distribución del El Rodadero (1964)



Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Sin embargo, Ospino (2012) menciona que, la estrategia de mercadeo que estaban llevando a cabo algunos proyectos de edificios de propiedad horizontal en esa época a través de la publicidad dio origen a la “parahotelería²²” en esa zona, debido a que la compra de apartamentos la promocionaban como un negocio “rentable”. Como se observa en un fragmento de la publicidad de 1961: “*ya que quienes compran los pueden alquilar en cualquier época del año, toda vez que con alquilarlo por varios meses puedan pagar lo de su cuota durante el año (El Informador, 1961)*” (Ospino, 2012, p. 244)

Sobre la segunda mitad de la década de 1960, o lo que Mertins (1972) y Ospino (2012), llaman la tercera etapa de la constitución del turismo en El Rodadero desde 1965 hasta 1970, comentan que: 1) “Estructural y funcionalmente predominaron los edificios de propiedad horizontal” (Mertins, 1972, p. 156). Según el mismo autor en ese momento existían 12 hoteles en contraste con 30 edificios de propiedad horizontal, al igual que en las construcciones que se tenían proyectadas predominaban “los edificios de propiedad horizontal con las colonias de bungalows,²³ que funcionalmente se pueden colocar en el plano de aquellos edificios, así que la relación numérica será cada vez más desventajosa para los hoteles, moteles, etc.” (p.157)

Esa estructura centrada en los edificios de propiedad horizontal y colonias de bungalows, presentada por el autor resulta problemática porque, por un lado, intensificó la dinámica de parahotelería presentada por Ospino (2012), como este mismo lo afirma: “los precios de arriendo por días –en los edificios de propiedad horizontal en la década de 1960/1970- eran más baratos que en los hoteles, porque se alojaban 10 o más personas, fortaleciendo la parahotelería en esa ciudad” (p. 246)

Teniendo en cuenta que, para los dueños de los apartamentos salía más rentable, ya que no tenían que pagar, según Mertins (1972), el impuesto de turismo del 5%, el cual sí tenían que pagar los hoteles y no existía la obligación de inscribirse en las tarjetas del DAS, por tanto, eran exentos del control oficial que vigilaba la frecuencia con que eran alquilados.

²² Jiménez & De La Espriella (2015), entienden por Parahotelería: “El uso inadecuado de apartamentos de uso residencial a uso comercial que carecen de registro nacional de turismo, es decir, que los propietarios arriendan por días sus apartamentos sin tener un permiso legal; en dichos apartamentos por lo general no se brinda ningún servicio a la habitación y pueden ingresar entre 5 a 10 personas.” (pp. 40-41)

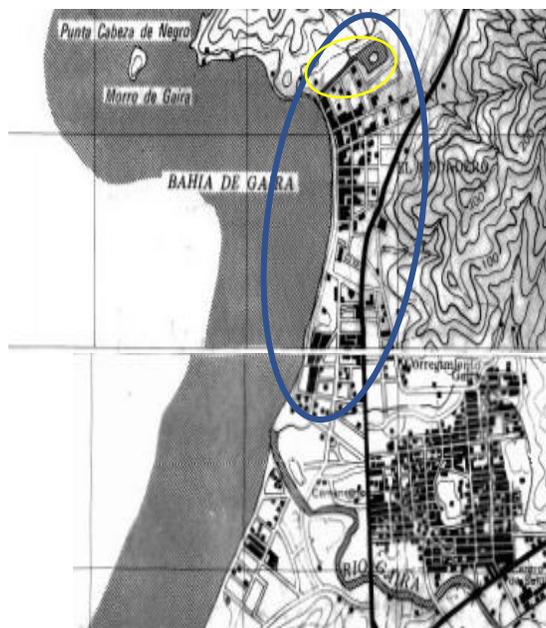
²³ Según la RAE: “búngalo o bungaló. La voz inglesa bungalow (‘casa pequeña de una sola planta, que suele construirse en lugares de vacaciones’).”

Además, resultó problemático, porque según ambos autores, la mayoría de las construcciones frente al mar fueron edificios de propiedad horizontal entre 4 y 15 pisos, lo que causó que los edificios que están situados detrás disminuyeran su valor al no tener vista al mar.

Lo anterior se dio, a pesar de que, según Ospino (2012) “los pioneros de la construcción de El Rodadero de Gaira acordaron unánimemente [...] proyectar las obras de manera que se permitiera la visual marina de los edificios alejados de la orilla, planeando alturas en forma descendentes” (p. 246) Aspecto que como se mencionó previamente no se respetó. Pero el acuerdo que, si se cumplió hasta 1988, fue el consenso de que las fachadas fueran de color blanco y aguamarina para la ventanería, según el mismo autor, ese efecto fue interrumpido hasta 1988 con el color anaranjado del Edificio Nabusimake.

Teniendo en cuenta que, ambos autores comentan que esa área frente al mar ya estaba construida totalmente en 1970, como se puede observar en el mapa 17²⁴ de 1977 con un círculo azul. Considerando que, ese rápido crecimiento de toda el área de El Rodadero para ambos autores, se debió a “la estabilidad política” del país de los 12 años posteriores a la presidencia del General Gustavo Rojas Pinilla y a que las conexiones de Santa Marta con el centro del país fueron mejoradas.

Mapa 17: Construcciones frente al mar en El Rodadero



Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1977. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

²⁴ En ese mismo mapa también se encuentra señalada con un círculo amarillo la laguna artificial de la Urbanización Gaira Mar mencionada anteriormente.

Con respecto a los restaurantes y discotecas, en la década de 1960, Mertins (1972), comenta que eran muy pocos, y que gracias a que muchos turistas se quedaban en los apartamentos en alquiler, compraban los alimentos indispensables solamente. Aunque también destaca que en El Rodadero el precio de los alimentos básicos era hasta un 25% más costoso que en la ciudad de Santa Marta.

Sin embargo, Ospino (2012) también agrega que, en esa época había algunas casas donde se vendían alimentos y bebidas, al igual que eran utilizadas como desvestideros, similares a los kioskos de Rosa Yepes y los desvestideros de Jorge DíazGranados, anteriormente mencionados.

Esas casas, según Mertins (1972), eran principalmente frecuentadas en días feriados y fines de semana, por los turistas provenientes de Barranquilla, debido a que los buses que hacían excursiones desde esa ciudad tenían la estación final a lado de dichas casas, y eran visitantes que se devolvían a su lugar de origen el mismo día de su llegada.

Este último aspecto da paso a la exposición de algunas características de la práctica turística en El Rodadero consolidada a lo largo de la década de 1960.

Consolidación de la práctica turística en el Rodadero (1960-1980)

Con respecto a los patrones temporales del desarrollo de la práctica turística y del lugar de origen de los turistas, cabe resaltar que en la revisión documental se encontró que en 1970 ya estaba establecida la dinámica de temporadas altas y bajas del turismo, que corresponden a las épocas en que más turistas se desplazan y por el contrario cuando menos desplazamientos de ese tipo ocurren, respectivamente. Sobre lo cual, Mertins (1972) en su investigación sobre El Rodadero, menciona que las temporadas con más flujo de visitantes a comienzos de los años 70 del siglo XX en El Rodadero eran:

Entre mediados de diciembre y finales de enero, la Semana Santa, y cuatro hasta cinco semanas en Junio/Julio que corresponden con las vacaciones principales de los colegios [...] Se puede afirmar, que especialmente durante navidad y año nuevo, durante Semana Santa y cerca de tres semanas durante las vacaciones principales, el Rodadero está ocupado. En el resto de las temporadas (altas) la capacidad es aprovechada un 70% a 75% [...] Si se observa el Rodadero durante un periodo de tiempo más largo, llama la atención, que después de cada temporada (alta) el Rodadero queda totalmente desocupado. Este fenómeno caracteriza a El Rodadero como un lugar de vacaciones que durante cortos periodos de tiempo es frecuentado y que presenta en contraste un periodo muy largo de total inactividad. (p. 165)

Además, el mismo autor destaca que se pudieron promediar hasta 13,000 visitantes en la temporada alta de junio y julio en 1969. Más aún, la anterior cita también evidencia que, a comienzos de la década de 1970, el tiempo dedicado a la práctica turística o al tiempo libre, se relacionaba con el tiempo dedicado al estudio de los niños y jóvenes, lo que deja en evidencia al Rodadero en esa época, como parte de un “Turismo Familiar” o frecuentado por familias, al menos en la temporada alta de mitad de año.

Además, con respecto a la separación entre espacio habitual y lugares no habituales, que implica la práctica turística, se destacan las siguientes cifras del lugar de procedencia de los turistas que llegaban al Rodadero, presentadas por Mertins (1972)²⁵, teniendo en cuenta que es un promedio general ente 1968 y 1969.

En las temporadas		Fuera de las temporadas
45 %	de Bogotá	31 %
15 %	de Barranquilla	21 %
13 %	de Medellín	10 %
10 %	de Cali	10 %
6 %	de Cartagena	6 %
3 %	de Bucaramanga	2 %
8 %	de otros lugares de Colombia	12 %

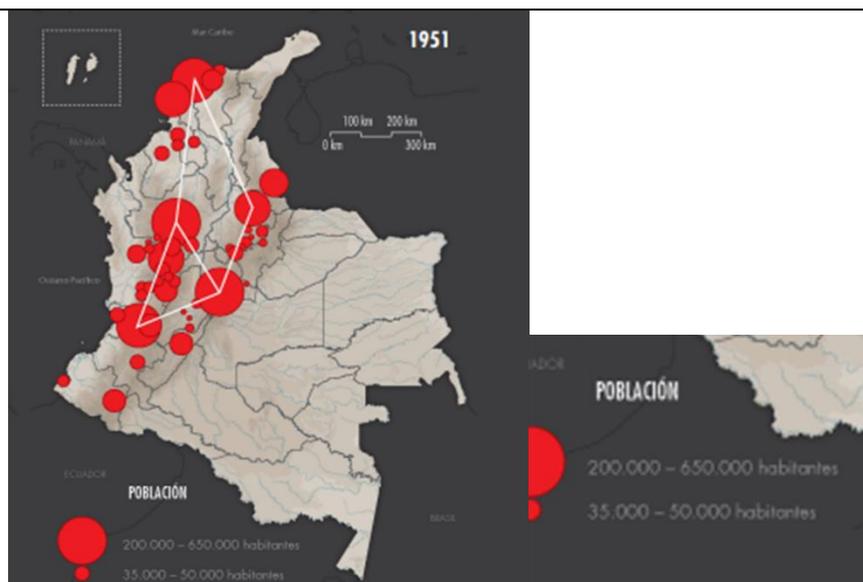
(Mertins, 1972, p. 166)

Los datos anteriores permiten observar que la mayor parte de turistas provienen de las principales ciudades del país, siendo las que más población aglomeran y las que están más conectadas con otros núcleos urbanos importantes, tal como evidencian los mapas 18 y 19.

El Mapa de Población de Colombia de 1951 (mapa 18), muestra que, Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla eran las ciudades con mayor número de habitantes, y la brecha entre estas con respecto a la densidad poblacional no era significativa, sino que las cuatro oscilaban entre 200.000 y los 650.000. Al igual que evidencia la importancia en este asunto de Bucaramanga y Cartagena, ciudades que también eran representativas en la movilidad de turistas al Rodadero a principios de los años 70 del siglo XX.

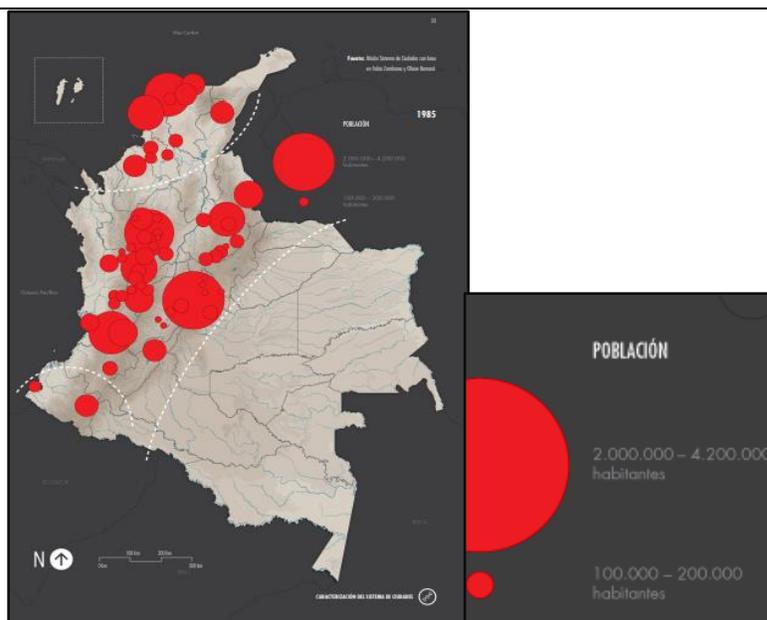
²⁵ Mertins (1972), consiguió esas cifras a partir de la revisión de las tarjeas de inscripción que se encontraban entre 1968 y 1969 en el DAS de Santa Marta, lo que arroja unos resultados parciales o sesgados, debido a que, como se ha mencionado reiterativamente, la estructura de El Rodadero estaba principalmente basada en edificios de propiedad horizontal, en los cuales se arriendan los apartamentos a los turistas, pero esas construcciones no están obligadas a inscribirse al DAS, por tanto no se encontró registro del flujo de turistas en esas construcciones.

Mapa 18: Densidad de Población de Colombia (1951)



Nota. Adaptado de *Desarrollo histórico de las ciudades*. (p. 22), de Departamento Nacional de Planeación, 2014

Mapa 19: Densidad de Población de Colombia (1985)



Nota. Adaptado de *Desarrollo histórico de las ciudades.vías* (p. 22), de Departamento Nacional de Planeación, 2014

Sin embargo, en el mapa 19, ya se visualiza una brecha en el crecimiento poblacional de estas ciudades antes mencionadas, donde sobre sale principalmente la ciudad de Bogotá, lo que podría estar relacionado con el hecho de que esa ciudad sea en los años 70's el principal lugar de residencia de los turistas que

llegan al Rodadero. Pero teniendo en cuenta que, el mapa también comunica que, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga y Cartagena en 1985 aún se presentaban como centros urbanos importantes.

Además, esos datos se ven apoyados por la información plasmada en los mapas 20 y 21, acerca de las conexiones viales en la segunda mitad del siglo XX, considerando, como se mencionó al principio del texto que, gran parte de esa infraestructura vial y ferroviaria se había constituido en la primera mitad del siglo XX gracias a los proyectos de modernización.

<i>Mapa 20: Desarrollo vial de Colombia (1950)</i>	<i>Mapa 21: Desarrollo vial de Colombia (1995)</i>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>Desarrollo histórico de las vías</i> (p. 23), de Departamento Nacional de Planeación, 2014</p>	<p>Nota. Adaptado de <i>Desarrollo histórico de las vías</i> (p. 23), de Departamento Nacional de Planeación, 2014</p>

Ambos mapas permiten evidenciar la articulación y desarticulación de los lugares en el país, más aún ellos podrían reflejar los postulados de Jean-Paul Deler en “Estructuras y dinámicas del espacio colombiano” (s.f), quien afirma que, la articulación de los espacios andinos del interior con los mercados y los puertos del Atlántico –como continuo histórico- y el puerto de Buenaventura –desde el siglo XX-, han producido una estructuración especialmente meridiana. Refiriéndose que se ha privilegiado históricamente la conexión desde los principales polos en la región Andina hacia los puertos del Atlántico, y no hacia otras localizaciones en el país.

De esta manera los mapas 20 y 21, dejan visualizar que las principales ciudades de origen de los turistas que visitaban El Rodadero a finales de la década de 1970 eran ciudades que estaban articuladas con la

costa caribe, por tanto, con la ciudad de Santa Marta a diferencia de otros lugares que permanecieron desconectados durante este período. Lo cual, ayuda a explicar las cifras sobre los lugares de origen de los turistas, anteriormente presentadas, debido a que esa conexión y articulación estuvo atravesada por condiciones materiales, en este caso por la existencia de vías, para concretar y hacer posible la movilidad y el flujo de personas y capital que implica el turismo.

Sin embargo, ambos mapas no evidencian la totalidad de conexiones, sino que al respecto hay que mencionar las vías férreas, tal como anuncia Ospina (2012), al afirmar que en el ferrocarril del Atlántico (Desde Puerto Berrio) “bajaban oleadas de turistas procedentes principalmente de Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga y otros lugares”. (p.230), después de 1960. Tal como muestra el mapa 22, donde se señala la ubicación del municipio de Puerto Berrio, aledaño al Río Magdalena y localizado en el departamento de Antioquia y en la subregión del Magdalena Medio, y señala de igual forma, la manera en que los departamentos del centro del país, como Cundinamarca y Antioquia, a través de las vías férreas estaban conectados con las salidas hacia el Mar Caribe.

Mapa 22: Conexión con Puerto Berrio



Nota. Elaboración propia, adaptado de Datos Abiertos Gobierno Digital Colombia: IGAC, 2018.

Teniendo en cuenta que, según Mertins (1972) esa conexión con Puerto Berrío solo fue puesta en servicio hasta 1961, y que en esa misma década las conexiones aéreas de Santa Marta con el interior del país habían sido mejoradas. Más aun, según Ospino (2012), el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil en año 1972 impulsó el mejoramiento del Aeropuerto Simón Bolívar, posiblemente para fomentar el turismo, que en aquella década ya estaba consolidado.

Además, hay que tener en cuenta que, de acuerdo con los postulados del Banco de la República (s.f), durante el gobierno de Gustavo Rojas Pinilla (1953-1957), fue cuando se ordenó la prolongación de las vías férreas hasta Fundación, Magdalena, hecho que llevo a denominar esas conexiones como Ferrocarril del Atlántico. De esta manera, según la misma fuente, en 1958 se inauguró el tramo La Dorada - Puerto Berrío y tres años después se inauguró oficialmente el empalme anteriormente mencionado, permitiendo la conexión interrumpida entre Bogotá y Santa Marta.

Dicho cambio y mejora en las conexiones podría explicar por qué en los primeros años de su constitución en la década de 1950, El Rodadero no fue tan atractivo, y hasta la década de 1960 se empezó a consolidar la práctica turística allí, al menos de carácter interno, y porqué hubo mayor inversión de capital por parte de actores privados o una mayor cantidad de firmas y empresarios interesados en invertir en El Rodadero en esa segunda etapa. Teniendo en cuenta que, en el capítulo anterior, tanto en Europa como en el continente americano también se había hallado la relación entre desarrollo en las comunicaciones, principalmente férreas en el siglo XX, la consolidación de la práctica turística, crecimiento de los centros turísticos y mayor inversión en hotelería, bungalow, edificios residenciales, etc. Al igual, que se evidencia de nuevo la importancia de la administración de Gustavo Rojas Pinilla (1953-1957).

Considerando que, en el siglo XX Las vías férreas fueron la vía de comunicación más importante en el país, pero según IGAC (2014) después de 1965 progresivamente se planteó no rehabilitar la mayoría de vías férreas, sino reemplazarlas por carreteras.

Además, Mertins (1972), destaca que, para el caso de la ciudad de Barranquilla, siendo la segunda ciudad más significativa de procedencia de los turistas del Rodadero, se explica por la cercanía que posee, más o menos a una hora en carro de la ciudad de Santa Marta. Pero el turismo realizado por los habitantes de Barranquilla, según el autor, tenía características particulares. Por un lado, que no se limitaba solamente a las temporadas vacacionales expuestas anteriormente, sino como se mencionó, era frecuentado también fines de semana y festivos. Más aún, que muchas de las visitas no implicaban el hospedaje en hoteles o centros turísticos, sino que salían buses desde la ciudad de Barranquilla en horas de la mañana

a la ciudad de Santa Marta y estos mismos buses retornaban a la ciudad en horas de la tarde. Aunque, el autor también menciona que había otro grupo de personas provenientes de Barranquilla que tenían propiedades en El Rodadero.

Sobre la carretera Barranquilla-Santa Marta, es importante mencionar que, realmente era la conexión, como se mencionó previamente entre la carretera Ciénaga-Barranquilla y la Avenida Hernández Pardo, la primera según Aguilera (2011) fue construida entre 1956 y 1960, para comunicar y fortalecer el comercio con las otras zonas de la región, teniendo en cuenta que es conocido el impacto ecológico que conllevó, al interrumpir el flujo hídrico natural entre la ciénaga y el mar. Como se comentó previamente, la Avenida Hernández Pardo fue contemporánea, y se inauguró también a finales de la década de 1950.²⁶

Lo anterior, refuerza la hipótesis presentada en párrafos precedentes, sobre la relación entre las vías de comunicación y el despertar de la práctica turística en la década de 1960 en El Rodadero, en la segunda etapa de constitución de este, y no en la primera etapa en la década de 1950.

Por otro lado, Mertins (1972), además, presenta cifras con respecto a la movilidad de turistas internacionales:

En los periodos de tiempo escogidos durante 1968-69 había 1.750 personas. La mayor cantidad constituida por norteamericanos o el 45%; seguían los venezolanos con 21% y los alemanes con 12%. En cuanto a los alemanes se trata exclusivamente a aquellos que viven y trabajan en Colombia. Lo mismo se puede afirmar de un número reducido de norteamericanos. La mayor cantidad de estos y de los venezolanos son sin embargo «auténticos turistas», que llegan más que todo al Rodadero debido a los precios favorables. De todos modos, esta cifra es muy reducida para justificar la pretensión de «centro internacional de turismo». (pp. 166-167)

Considerando que, desde los primeros años de constitución de El Rodadero, si se tenía un interés por la atracción de turistas internacionales. Según Ospino (2012) algunos norteamericanos empezaron a visitar Santa Marta desde 1961 “para explorar su inclusión en los planes del turismo internacional” (p. 230), de acuerdo con el mismo autor, ejemplo de ello, fue la visita de Marcos Kohly, representante de la OEA, en el año 1962. Aunque como se mencionó anteriormente, dicha pretensión no se logró concretar en las

²⁶ Roca (2004) afirma que: “Hasta comienzos de la década de 1960 el transporte entre Ciénaga y Barranquilla se realizaba en pequeñas lanchas de motor que se internaban al atardecer en la Ciénaga Grande y luego se introducían por caños angostos infestados de mosquitos para finalmente llegar al río Magdalena y Barranquilla al amanecer. Todo eso cambió con la inauguración de la carretera Ciénaga-Barranquilla.” (p. 23)

primeras décadas del destino turístico, de esta manera se entiende que hasta 1980 se caracterizó por ser un turismo más interno.

Planteados los anteriores aspectos se da paso a las transformaciones desarrolladas después de 1970 en el área de Estudio.

Constitución del paisaje turístico de EL Rodadero (1970-1980)

Con respecto a la década de 1970, Ospino (2012) menciona que se dieron otras construcciones, como el Hotel Betona que contaba con 26 habitaciones en 1971, el Hotel Cañaverl, conformado por 70 habitaciones en 1973 y otros edificios de propiedad horizontal como el Edificio Mara en 1974. Además, menciona la importancia de la vida nocturna, sobre la cual se destacan, la “Discoteca Tú y yo”, “Discoteca Camelot” y el Caracol Rojo, así como el Casino “Grill Casino Tamacá” y el “Casino internacional El Rodadero”.

Teniendo en cuenta que, según investigadores como Ardila, Acevedo & Martínez (2012), en la década de los 70, algunos marimberos “construyeron hoteles en el Rodadero y Pozos Colorado y adquirieron fabulosas mansiones en Barranquilla.” (p. 59)

Lo anterior evidencia que siguió un crecimiento del sector de El Rodadero, pero no se encontraron planos, mapas, fotografías o cifras que permitieran determinar si fue mayor o menor el ritmo de expansión inmobiliaria con respecto a la década de 1960, algunas entrevistas a habitantes de Santa Marta y trabajadores de El Rodadero, apuntan a que sí fue un crecimiento importante, pero se encontraron otras fuentes como Ospino (2012), quien afirma que, establecimientos como Los Bolos El Rodadero, el Teatro Tayrona y algunas discotecas, tuvieron que cerrar gracias a la mala imagen que tenía la ciudad de Santa Marta y sus alrededores por la bonanza marimbera, más aún afirma que después de 1977 hasta 1987 decayó la inversión en la construcción de edificios de propiedad horizontal en esa zona. Sin embargo, la relación entre la bonanza marimbera y la constitución del paisaje turístico de El Rodadero, será profundizada más adelante en el Capítulo 3.

Por otro lado, teniendo en cuenta todo lo planteado en este apartado y lo mencionado sobre la década de 1970, se destaca como muestran los mapas 23 y 24, y la Imagen 32, que la actividad turística fue un motor de transformación del paisaje en su dimensión física entre 1950-1980, donde se pasó como muestra el mapa 23 de un área poco intervenida y visitada, caracterizada por algunas construcciones dispersas de pescadores, a una zona que en 1976, como muestra el mapa 24, era un área caracterizada por una gran inversión inmobiliaria, de la cual se destacan principalmente los edificios de propiedad

horizontal aledaños al mar en los que se arrendaban durante todo el año apartamentos a turistas del centro del país, y no tanto la inversión en hotelería y restaurantes. (El sector del rodadero en ambos mapas y en la imagen aparece señalado con un círculo Rojo).

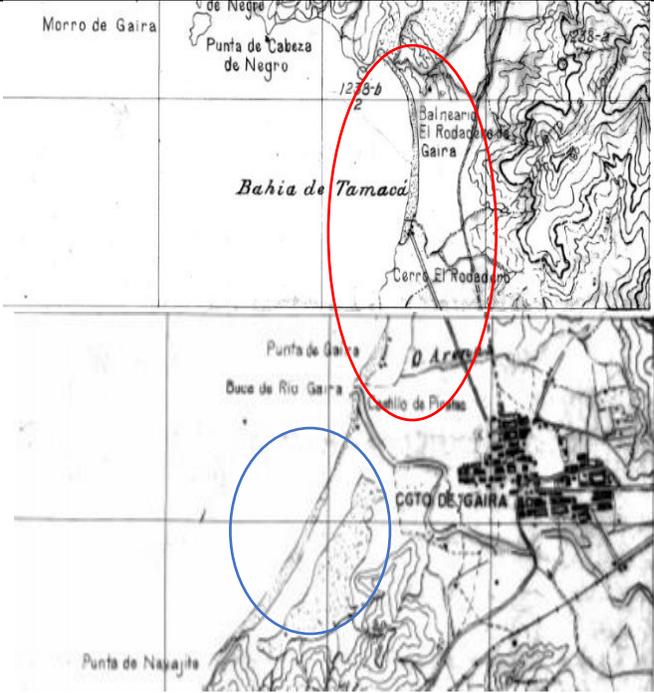
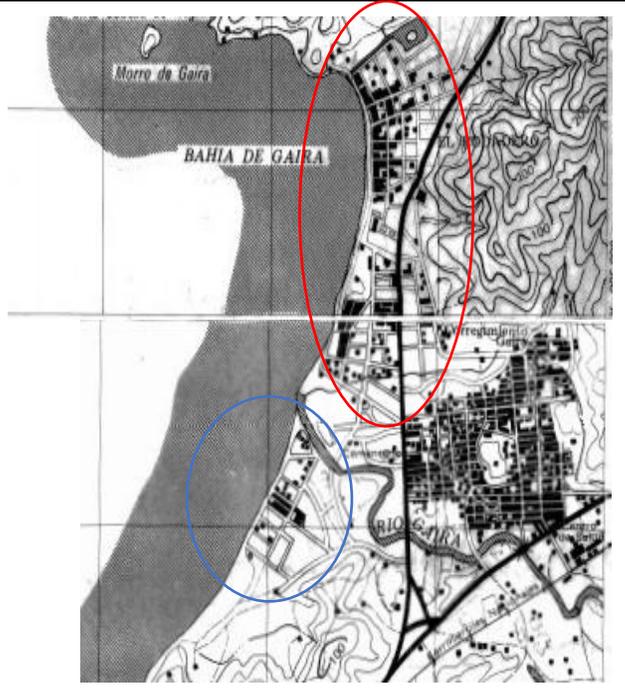
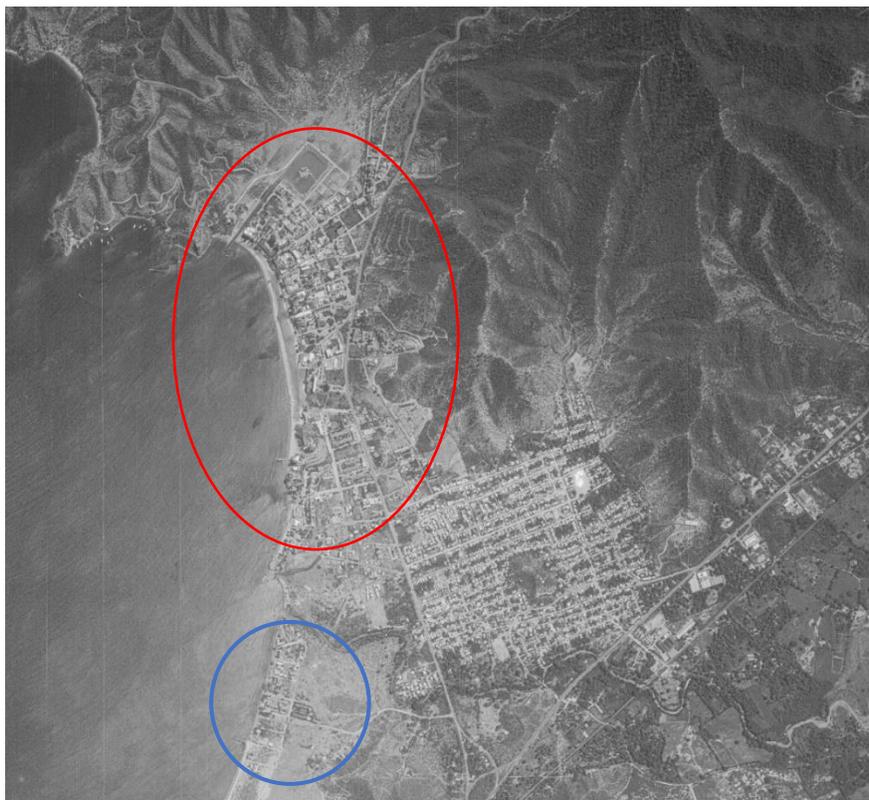
<i>Mapa 23: El Rodadero 1957</i>	<i>Mapa 24: Crecimiento de El Rodadero 1977</i>
	
<p>Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi</p>	<p>Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 1977. IGAC.</p>

Imagen 32 (Fotografía aérea): El Rodadero y Gaira (1980)



Nota. Adaptado de Fotografía aérea de Santa Marta, 1980. Solicitada al Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Aunque si se tiene en cuenta los planteamientos del capítulo anterior, para autores como Acerenza (2000), el predominio de chalets, bungalows, propiedades en condominio y segundas residencias puede ser evidencia de un turismo más interno, en comparación a las configuraciones, en Centro América y México, que se caracterizaron en la segunda mitad del siglo XX por la constitución de hoteles, y por estar enfocadas en la atracción de capital internacional y un turismo “itinerante”.

Además, se destaca que esas transformaciones y cambios en el sector de El Rodadero entre 1950-1980, fueron motivados por diferentes actores, como grandes grupos inmobiliarios que tuvieron importantes inversiones de capital, al igual que sectores del Gobierno local y nacional, que gestionaron el desarrollo de infraestructura para que la práctica turística en ese lugar se concretara, como las vías y la dotación de servicios públicos, aunque deficientes. Más aun, se evidenció que pobladores locales de Gaira y Santa Marta, también emprendieron en ese lugar.

Cabe decir que, el mapa 24 y la imagen 32, muestran que el avance de construcciones e intervenciones urbanas relacionadas con el turismo también se empezaron a dar en sectores aledaños a El Rodadero

como, Playa Salguero²⁷ (señalado con un círculo azul), ubicada después del Río Gaira. Al igual, se evidencia que hubo también un crecimiento del sector de Gaira, teniendo en cuenta que, como se mencionará en el siguiente capítulo, la ciudad de Santa Marta también siguió creciendo entre 1950-1980, por tanto, que dicha expansión no fue exclusiva de El Rodadero y sus áreas aledañas.

Lo anterior, permite realizar algunas puntualizaciones sobre la forma en que se ordenó y se planificó el área Rodadero-Gaira-Playa Salguero hasta 1980.

Apuntes sobre lo constituido y proyectado hasta 1980 en El Rodadero y las zonas aledañas

Los mapas de la Corporación Nacional del Turismo de 1977 (mapas 25 y 26) y un análisis de la fotografía aérea anteriormente mencionada, permiten matizar algunas características de la manera en qué se dio el crecimiento del área Rodadero- Gaira-Playa Salguero.

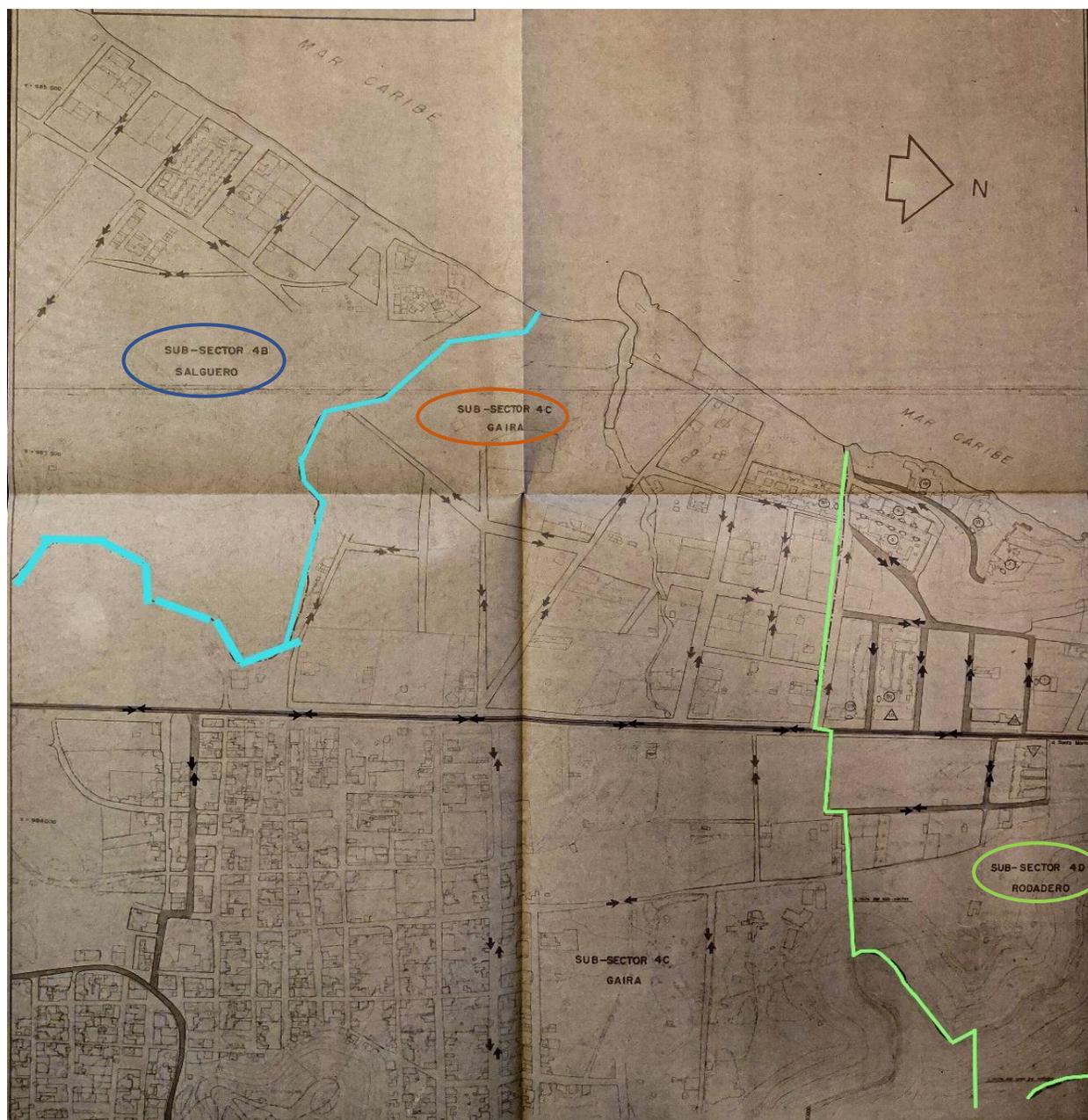
Por un lado, los mapas 25 y 26, muestran los límites de estos tres, establecidos a finales de la década de 1970, pero debido a que están en dos planchas distintas, se representaron dichos límites en la imagen 33 (fotografía aérea de 1980), para obtener una lectura más clara.

De esta manera, el límite de El Rodadero es representado en la imagen 33 con las líneas verdes, en la parte central hasta la desembocadura del río Gaira se encuentra el sector de Gaira, y después de dicho río empezaría Playa Salguero, nuevamente señalado con el color azul. Considerando que en el mapa 25 también se señalaron los límites de los sectores de Rodadero-Gaira-Playa Salguero con los mismos colores.

Adicionalmente, en la imagen 33 y en la imagen 34 (fotografías aérea de 1980), para tener una comparación entre las construcciones propuestas en la primera etapa de El Rodadero a finales de 1950 y lo concretado en 1980, se representó con unas líneas rojas la Urbanización Rodadero de Gaira que fue la primera planificación y el primer loteo propuestos por la Gobernación del Magdalena a finales de la década de 1950 y la Avenida Hernández Pardo, expuesta anteriormente, y con unas líneas amarillas se señaló la Urbanización Gaira Mar, que corresponde a los Terrenos de Joaquín Bohórquez Rubio, en la misma década. De igual forma estos terrenos fueron señalados en el mapa 26 con los mismos colores, pero con líneas discontinuas.

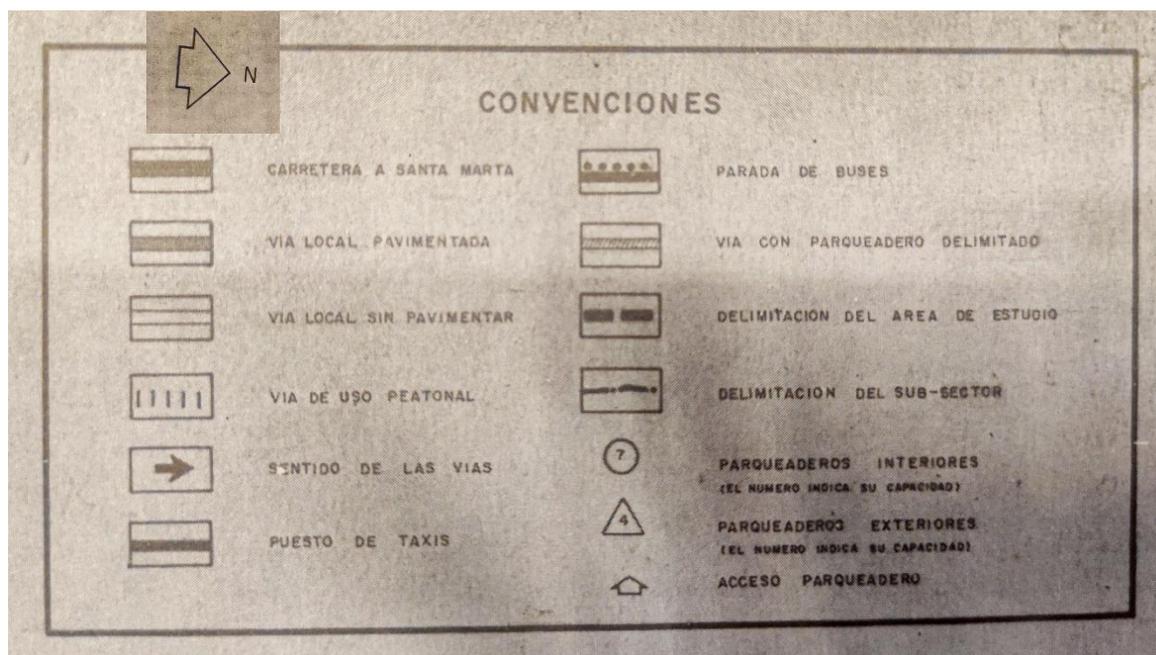
²⁷ “En la medida que el negocio de finca raíz tomaba fuerza, surge la necesidad de planificar la zona deshabitada del sur de El Rodadero de Gaira, frente al corregimiento de Gaira; esos terrenos de 28 hectáreas llamados Playa Salguero, fueron apropiados por el alcalde Muce Moisés y el gobernador, coronel Millán Vargas en 1958. Ese año abrieron una licitación pública.” (Ospino, 2012, p. 239)

Mapa 25: Límites de los sectores Rodadero-Gaira-Playa Salguero (1977)



Nota. Adaptado de El Rodadero-Quebrada El Doctor, de CNT, 1977.

Mapa 26: El Rodadero 1977 y las urbanizaciones de 1960



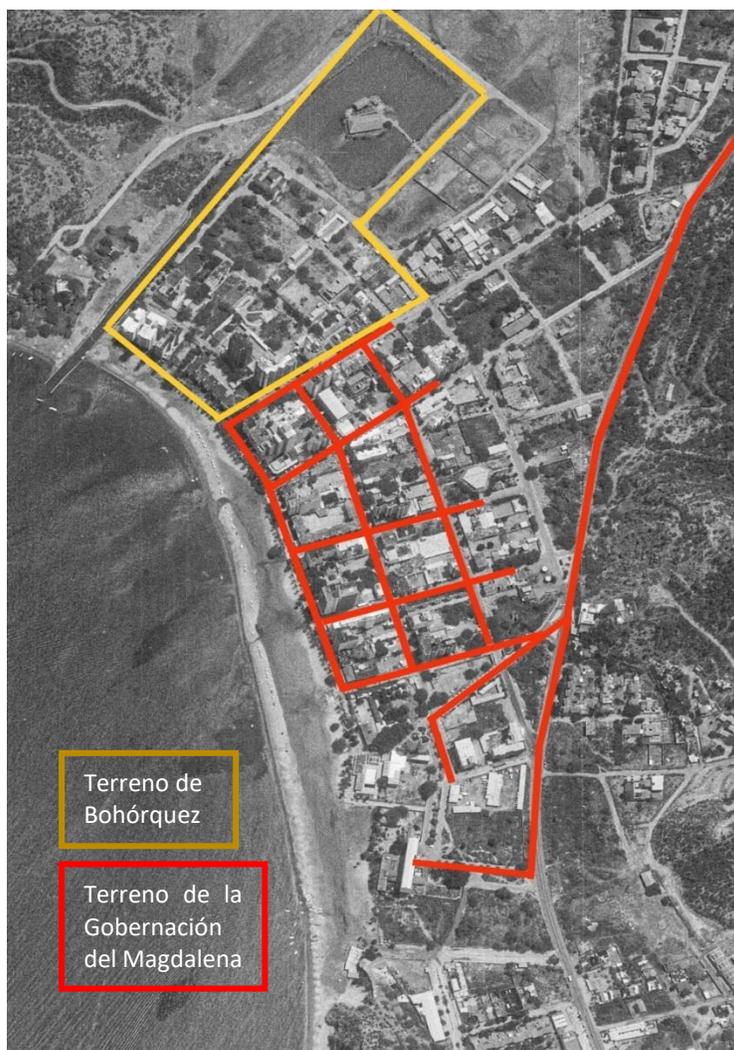
Nota. Adaptado de El Rodadero-Quebrada El Doctor, de CNT, 1977.

Imagen 33: Límites de los sectores Rodadero-Gaira-Playa Salguero (1977)



Nota. Adaptado de Fotografía aérea de Santa Marta, 1980. Solicitada al Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Imagen 34 (Fotografía Aérea): El Rodadero 1980 y las urbanizaciones de 1960



Nota. Adaptado de Fotografía aérea de Santa Marta, 1980. Solicitada al Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Los anteriores mapas, además, dejan evidenciar algunos aspectos de la planificación y el ordenamiento del área comentados en el capítulo anterior:

Como se había mencionado y se puede evidenciar en la imagen 35²⁸ y en el mapa 26 con un cuadrado morado, en la década de 1970 había una vía de uso público peatonal al frente del primer proyecto de urbanización que fue Urbanización Rodadero de Gaira a cargo de la Gobernación del Magdalena, teniendo en cuenta que este fue el primer loteo realizado junto con los terrenos de Joaquín Bohórquez Rubio, por tanto, las primeras áreas que la administración local ofertó y dotó de vías y servicios públicos domiciliarios,

²⁸ La imagen 35 muestra que no estaba proyectado como un área pequeña peatonal, sino uno como un camellón.

y por eso mismo se intuye que fueron los terrenos en los que principalmente se construyó a lo largo de la década de 1960.

Imagen 35: Camellón El Rodadero (1970)



Nota. Adaptado de *Camellón de El Rodadero de Gaira. Santa Marta, 1970* (p. 246), de A. Ospino, 2012.

Lo anterior resulta importante porque desde una manzana antes del Hotel Tamacá, señalado con un círculo rojo en el mapa 26, hasta Playa Salguero, se evidencia una tendencia en la cual los hoteles y las edificaciones se encuentran en la playa o sobre la playa, sin proyectar una vía peatonal o una carretera en la parte de al frente, sino estando éstas planificadas detrás de las manzanas y/o construcciones. Lo cual podría dejar inferir dos cuestiones:

Primero, dado que los mapas 25 y 26 muestran que en ese sector sur de El Rodadero hasta Playa Salguero las vías pavimentadas son menores, es posible inferir que este sector se haya empezado a desarrollar a finales de la década de 1960 o a principio de 1970, que fue el momento, como se mencionó previamente, que el desarrollo de la infraestructura pública no dio abasto. Por tanto, que en esa época se podría marcar una nueva forma de ordenar y planificar las construcciones y edificaciones en las playas de la zona.

Además, como se mencionó en el anterior capítulo, esa planificación de edificaciones sobre la arena, sin que exista un corredor entre la playa y esas construcciones, ya sea vial o peatonal, pudo beneficiar la eventual privatización de estas o limitar la libre circulación de todos los sectores de la población en las playas públicas.

Por otro lado, se resalta que, según Mertins (1972) y Ospino (2012), es particular que en ese desarrollo urbanístico de El Rodadero hasta 1980, no se pensara o se proyectara un barrio de las familias samarias

más acomodadas. Fenómeno que puede estar relacionado, como se expondrá en el tercer capítulo, con que estas familias acomodadas fueron al mismo tiempo actores económicos y políticos que invirtieron en el proyecto urbanístico, pero como se comentó en los anteriores párrafos, en la primera etapa se pensaba principalmente un área dedicada al turismo y en menor medida un área residencial.

Más aun, en algunas entrevistas realizadas a habitantes de Santa Marta, se comentó que el hecho de que las familias acomodadas de Santa Marta no se pensarán un sector para ellos en El Rodadero, se explica por el tipo de construcciones que se estaban desarrollando allí, donde según ellos, los habitantes de Santa Marta percibían a El Rodadero como otra ciudad, que era para los “cachacos” (personas del interior del país). Además, destacaron que no les gustaba la forma y la arquitectura de los apartamentos de El Rodadero, porque eran muy pequeños y por tanto, que seguramente iban a concentrar más calor y en general, afirman que dentro de las preferencias de los samarios, se pensaba que habían playas en Santa Marta más bonitas que El Rodadero.

Lo anterior, da inicio al último aspecto que se quiere abarcar en este subcapítulo: la arquitectura como evidencia de una nueva estética del paisaje.

Cambios arquitectónicos del paisaje de El Rodadero (1950-1980)

Se tomó como base principalmente el trabajo de Martínez (2015) que expone algunos aspectos sobre la arquitectura del Caribe colombiano en la segunda mitad del siglo XX, abarcando algunas intervenciones en Cartagena, Barranquilla y Valledupar. Por tanto, se van a tomar postulados de dicho texto para contrastarlos con las intervenciones arquitectónicas desarrolladas en El Rodadero entre 1950-1980.

Para lo anterior, se resalta que según Ospino (2012), “El diseño de los primeros edificios de propiedad horizontal (en El Rodadero) permiten leer la esencia de las primeras obras de arquitectura moderna” (p. 239). Sobre ello, destaca a arquitectos como Carlos Proenza Lanao encargado de “Casa Techo Negro” en 1959.

Desde 1950 a 1980, se destaca que, según Martínez (2015) la actitud predominante en la arquitectura moderna con relación a la estructura urbana de las ciudades de la región Caribe, era “la de contrastar y diferenciarse de los entornos urbanos y naturales circundantes” (Martínez, 2015. P. 30)

De esta manera, la imagen 36 y la imagen 37, evidencian dichos planteamientos, la manera como las construcciones de El Rodadero después de la segunda mitad siglo XX, empiezan a diferenciarse con las áreas circundantes, como por ejemplo con las casas pesqueras que Pardo (1957) expone que había desde

el Puerto de Gaira hasta Pueblo Viejo en los sectores aledaños al mar, similares a la presentada en la imagen 36.

<p><i>Imagen 36: Casa Tipo Pesquera en la Bahía de Gaira (1957)</i></p>	<p><i>Imagen 37: Hotel Iroka en El Rodadero (1970)</i></p>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>Vivienda Pesquera Típica</i> (p. 281), de G. Pardo, 1957.</p>	<p>Nota. Adaptado de <i>Camellón de El Edificio Iroka. Santa Marta, 1970</i> (p. 250), de A. Ospino, 2012.</p>

Por lo cual, esas nuevas construcciones empiezan a diferenciarse en aspectos como la altura, donde se evidencian edificaciones mayores a 14 pisos, como el hotel Iroka, presentado en la imagen 37; al igual que hay cambios en los materiales con los cuales fueron construidas esas obras, mientras que las anteriores construcciones, como la “casa tipo pesquera” de la imagen 36 era de bahareque, en los hoteles construidos posteriormente ese material deja de ser representativo. Como también hubo cambios en la funcionalidad de las edificaciones en general y en su distribución interna.

Lo anterior, resulta similar a lo que Martínez (2015) comenta sobre Bocagrande en Cartagena, al afirmar que ese barrio también era un caserío de pescadores a comienzos del siglo XX, y que entre 1940 y 1950:

Quando la empresa norteamericana ANDIAN Corporation construye un conjunto de viviendas para empleados y cede los terrenos en los que se instalan el Hotel Caribe y el parque Flanagan. Estas acciones, en la década de los 60, llevarán a la consolidación de un barrio residencial de baja densidad, con alturas máximas de dos pisos y en el que se dieron algunas de las manifestaciones más claras de la arquitectura moderna de esta ciudad. Finalmente, el barrio es convertido a partir

de los años 70 y 80, en el sitio ideal para la instalación de edificios multifamiliares y turísticos, de gran altura. Edificios, que además de no tener ninguna relación lógica con las recientes arquitecturas desarrolladas entre los años 40 y 60, promovieron su demolición, dejando a la ciudad con muy pocos registros de la arquitectura de este periodo. En el caso de Bocagrande la explosión de la industria turística, ha convertido, en menos de treinta años, una zona cuyo promedio de altura estaba alrededor de dos pisos, en uno de los sitios más altamente densificados de Colombia, acrecentando esta situación aún más en la actualidad. (p. 36)

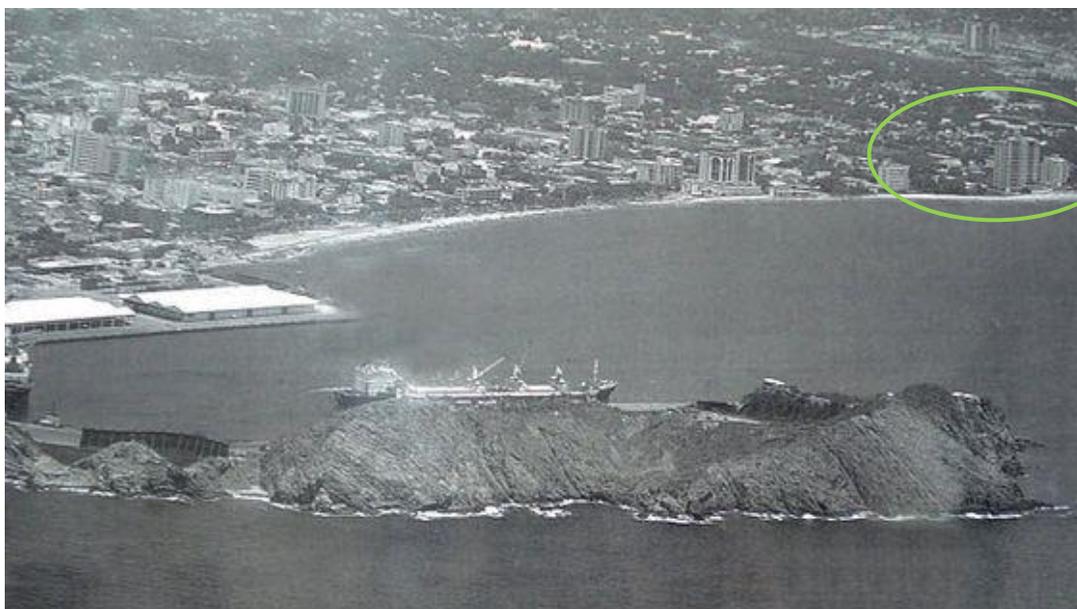
De esta manera, afirma que la especulación inmobiliaria y el auge del turismo en la segunda mitad del siglo XX, en ese barrio causaron la construcción de edificaciones autónomas e independientes de su contexto, en otras palabras, que no tienen relación con lo desarrollado en periodos anteriores ni se relaciona con las tendencias de las áreas aledañas.

Para el caso de El Rodadero, esa diferenciación se evidencia también con la arquitectura que había en el corregimiento de Gaira, ejemplo de ello la comparación entre la imagen 38 que era otro tipo de vivienda que había en el corregimiento, y la imagen 39 en la cual se muestra el Hotel Tamacá. En este ejemplo sucede el mismo proceso anteriormente descrito, ese primer hotel parece independiente del contexto arquitectónico y estético que había en Gaira, donde no se encuentra relación ni con los materiales, ni la altura, ni con la funcionalidad.

<i>Imagen 38: Vivienda lugareña de Gaira (1957)</i>	<i>Imagen 39: Hotel Tamacá (1959)</i>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>Vivienda lugareña de Gaira</i> (p. 309), de G. Pardo, 1957.</p>	<p>Nota. Adaptado de <i>Hotel Tamacá. El Rodadero de Gaira. Santa Marta, 1970</i> (p. 233), de A. Ospino, 2012.</p>

Aunque un contraste entre las edificaciones e inmuebles del turismo construidos en El Rodadero con los que se estaban desarrollando en la ciudad de Santa Marta, si permite evidenciar algunas coincidencias. De esta manera, la panorámica de 1964 de esta ciudad (Imagen 40), muestra que, principalmente en las zonas aledañas a la Bahía, también se estaban construyendo edificios de grandes alturas, similares a los de El Rodadero, aunque vale la pena comentar que, para ese momento también rompen con las formas predominantes y las escalas de las viviendas de las zonas circundantes, debido a que en su mayoría eran de uno o dos pisos. Por otro lado, también permite observar que se estaba empezando a construir en la década de 1960 edificios de grandes alturas frente a la Playa Los Cocos, señalada con un círculo verde.

Imagen 40: Panorámica de Santa Marta 1964



Nota. Adaptado de Bahía de Santa Marta, Banco de la República, Santa Marta, 1993.

Mientras que una comparación con algunos sectores acomodados de Santa Marta arroja otros elementos importantes. Teniendo en cuenta que esas áreas se seleccionaron considerando dos variables: 1) Gracias a las entrevistas realizadas a habitantes de Santa Marta, fueron sectores que las personas de Santa Marta identificaba como barrios acomodados o de las clases altas, por tanto, no fueron sectores escogidos por criterios cuantitativos como el valor de las propiedades o la estratificación, y 2) Revisando los mapas de finales de la década de 1970 y las fotografías aéreas de 1980, se debían evidenciar construcciones en esas áreas ya en años.

De esta manera, como se puede observar en la imagen 41, que es una aerofotografía de 1980, se escogieron algunos ejemplos en el barrio El Prado y en una zona cercana al polideportivo y el barrio El

Jardín (señalados con un círculo rojo), ambos principalmente consolidados después de 1970, según los mapas consultados del ministerio de hacienda de 1976 y del ministerio de Guerra de 1957.

Imagen 41: Santa Marta 1980



Nota. Adaptado de Fotografía aérea de Santa Marta, 1980. Solicitada al Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Sobre ello, se destaca que, en los dos sectores, tampoco se encontró una tendencia a edificios de grandes alturas ni a construcciones de apartamentos, sino que primaron las casas de uno y dos pisos, pero a diferencia de los anteriores ejemplos si se encontraron algunas coincidencias.

Como se puede evidenciar en las siguientes imágenes, se encontró una similitud en los techos, los materiales con los cuales fueron construidas esas obras, los antejardines, la manera de cercar estos mismos y el tipo de baldosa que tienen, algunas formas de las ventanas, el tamaño de los balcones, y la forma del techo de estos. Sin embargo, es importante mencionar que no se puede afirmar que esas similitudes fueron un factor predominante en la mayoría de edificaciones de El Rodadero, pero como se trató de resaltar, si se pudieron evidenciar en algunos casos dichos aspectos en común.

Imagen 42: Vivienda del Barrio El Prado (A)



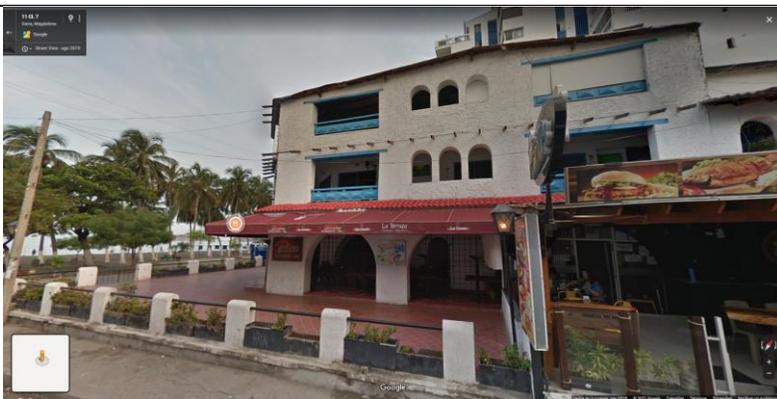
Nota. Adaptado de [Santa Marta, Colombia] de Google Maps, 2017.

Imagen 43: Vivienda del Barrio El Prado (B)



Nota. Adaptado de [Santa Marta, Colombia] de Google Maps, 2013.

Imagen 44: Construcción de El Rodadero



Nota. Adaptado de [El Rodadero, Santa Marta, Colombia] de Google Maps, 2019.

Imagen 45: Vivienda alemana al polideportivo(A)



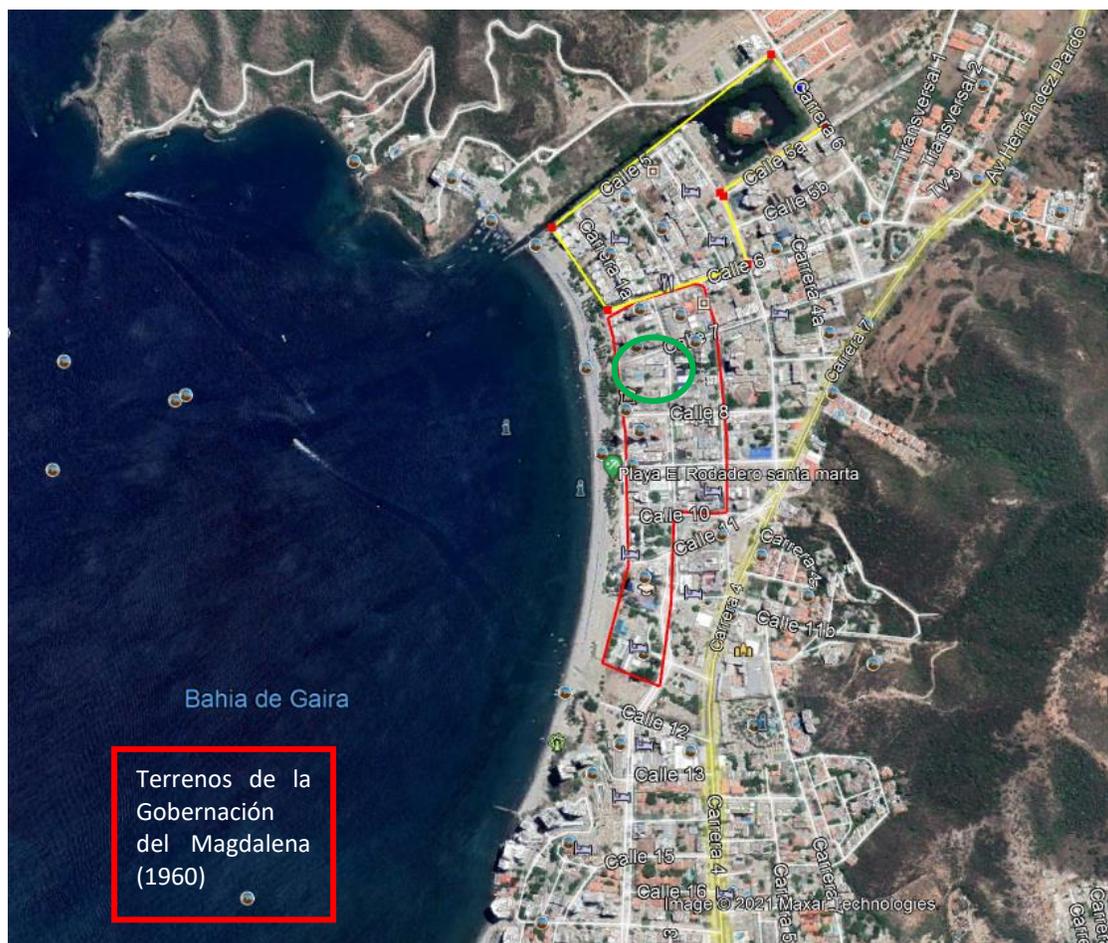
Nota. Adaptado de [Santa Marta, Colombia] de Google Maps, 2014.

<p><i>Imagen 46: Construcción de El Rodadero</i></p>	<p><i>Imagen 47: Vivienda aledaña al polideportivo</i></p>
	
<p>Nota. Adaptado de [El Rodadero, Santa Marta, Colombia] de Google Maps, 2019.²⁹</p>	<p>Nota. Adaptado de [Santa Marta, Colombia] de Google Maps, 2013.</p>

Las imágenes 44 y 46 son edificaciones que se ubican frente a la playa, específicamente en el primer loteo realizado por la Gobernación, como se puede evidenciar en el la imagen 48 con un círculo verde, teniendo en cuenta que se seleccionó esa ubicación para asegurar que fueran construcciones realizadas entre 1960 y 1980.

²⁹ Posiblemente este edificio solo era blanco, debido a que, como se había mencionado anteriormente, hasta 1980 había un acuerdo de que todas las edificaciones fueran de ese color.

Imagen 48: Ubicación de las construcciones del El Rodadero



Adaptado de [El Rodadero, Santa Marta], de Google Earth, 2015. Y adaptado de *Plano de la Urbanización de El Rodadero de Gaira Santa Marta* (p. 231). de A. Ospino, 2012.

En síntesis, como se mencionó al inicio del apartado, las transformaciones del paisaje motivadas por la actividad turística, hablan también de un nuevo orden espacial, el cual abarcó por un lado, nuevos usos del suelo y una nueva funcionalidad del espacio, pasando de ser un lugar “improductivo” al ser baldíos de la nación, o un lugar de pesca de algunos habitantes de Gaira que no significaba mayor acumulación y generación de riqueza, a ser un lugar ideal para la inversión de capital y la especulación inmobiliaria a través de la actividad turística.

Al igual que ese nuevo orden conllevó la construcción de nuevos espacios públicos, junto con la aparición de áreas más exclusivas, que pudieron haber limitado o excluido a algunos sectores sociales. Además, implicó unas nuevas formas arquitectónicas y estéticas, en este caso relacionadas con la arquitectura moderna y con los patrones de construcción de sectores de la población acomodada de Santa Marta.

Teniendo en cuenta que esa nueva estética, se diferenció de lo que había anteriormente, como la arquitectura tipo pesquera organizada de forma dispersa, y del contexto de los lugares aledaños, como el corregimiento de Gaira.

Estando acompañada la constitución del paisaje turístico de El Rodadero y de la práctica turística en dicho lugar, por la delimitación de terrenos y la entrada de los mismos al mercado del suelo y a las lógicas del capital y de la propiedad privada, así como también acompañada de equipamientos e infraestructura encargada de suplir al área de los servicios públicos como alcantarillado, electricidad y agua potable.

Más aun, se encontró que, dicha transformación del paisaje, dependió en gran medida del desarrollo de la infraestructura férrea, vial y aeroportuaria, que posiblemente los cambios en las conexiones de Santa Marta con las ciudades del interior del país condicionaron que el despegue de la inversión inmobiliaria y hotelera en El Rodadero ocurriera después de 1960, y que los principales turistas que visitaban esa playa, fueran personas originarias de las ciudades mejor conectadas en la segunda mitad del siglo XX en el país.

Además, la configuración del paisaje turístico de El Rodadero entre 1950 y 1980, no solo implicó la transformación del paisaje en su dimensión física del sector de El Rodadero, que como se observó tenía unos límites determinados, al menos desde la estatalidad, el ordenamiento territorial, la planificación y la normatividad, sino que esos límites fueron porosos y se transformaron sectores aledaños como la zona de la desembocadura del Río Gaira y Playa Salguero. En los cuales, también hubo inversiones de capital para fines turísticos, que estaban relacionadas con las dinámicas y la evolución de El Rodadero, y por tanto esas zonas hacen parte del paisaje turístico, aunque como se mencionó anteriormente, tuvieron ciertas particularidades.

Finalmente, este apartado nuevamente mostró el papel activo en la constitución del paisaje turístico de El Rodadero del Estado central y de las administraciones locales, más aún, arrojó algunos elementos sobre la proveniencia del capital invertido, los actores sobresalientes y algunos elementos relacionados con la bonanza marimbera, procesos que serán profundizados a lo largo del documento.

Representaciones del Paisaje Turístico: Narrativas del Entorno Físico de Santa Marta y los Habitantes del Caribe (1950-1980)

Este subcapítulo presenta un acercamiento a la dimensión simbólica de la constitución del paisaje turístico de El Rodadero a partir de dos puntos relacionado: a) el análisis de la publicidad de las fiestas del mar entre 1950 y 1980, donde se comenta sobre la idea o la imagen que se estaba divulgando sobre Santa Marta y El Rodadero, así como de sus habitantes; y b) el análisis de algunos elementos expuestos en el capítulo anterior a la luz de las formas simbólicas espaciales.

Gran parte de este capítulo va a exponer el análisis de la publicidad de las Fiestas del Mar de la ciudad de Santa Marta, entre 1950 y 1980, como una manera de acercarse a las representaciones del paisaje turístico en esa época, para ello, cabe mencionar que, en 1959 junto con la inauguración del hotel Tamacá, el primer hotel del sector de El Rodadero, se realizó la primera Fiesta del Mar oficial. Motivada principalmente por el samario José "Pepe" Alzamora, el capitán del puerto de ese tiempo, Francisco Ospina y el empresario Samario radicado en Bogotá Emilio Bermúdez, quienes con la oficialización del certamen abrieron también la Oficina de Turismo en el departamento del Magdalena.

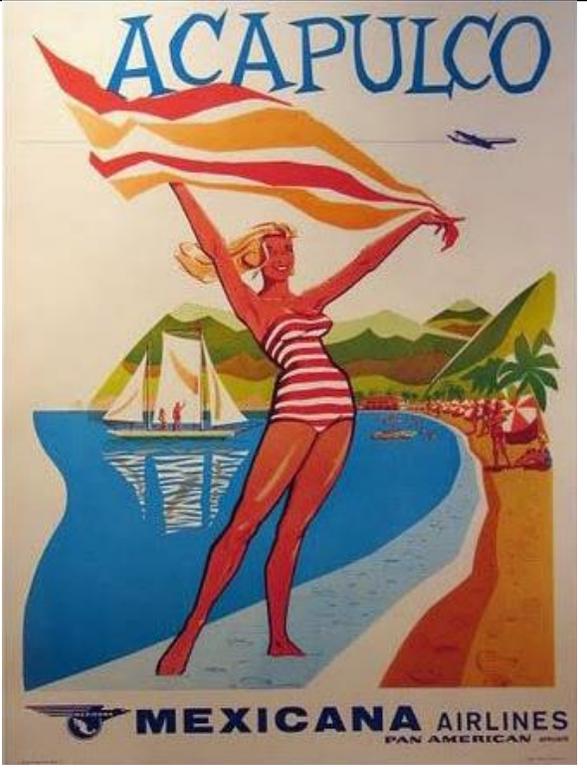
Es pertinente recordar que, el anterior capítulo se cerró con la idea de la singularidad y la diferenciación de la arquitectura y en general del paisaje turístico respecto al contexto o a los lugares aledaños, pero con la particularidad de que algunas edificaciones eran similares a construcciones de los barrios acomodados de Santa Marta. Sin embargo, este sub capítulo centrado principalmente en el carácter simbólico del paisaje, expone un complemento o una contradicción de ese carácter singular y de la diferenciación de dichos edificios.

Para lo anterior, es importante destacar dos aspectos. Por un lado, que en este apartado se entiende a la publicidad en el siglo XX a nivel mundial, como el "más importante aparato propagandístico del capitalismo moderno, gracias a su capacidad para difundir, como nadie lo había hecho hasta entonces, las ideologías del bienestar y del consumo" (Villadiego; Bernal & Urbanczyk, 2006, p. 7). Teniendo en cuenta que se toma dicha escala dado que la publicidad de las fiestas del Mar va a ser contrastada con la producida en otras latitudes en la misma temporalidad.

Al igual que, se parte del análisis de la publicidad desde el contexto que fueron difundidas esas imágenes a escala mundial: El Fordismo, haciendo énfasis en la producción masiva de mercancías que conllevó. Siendo el turismo de masas a nivel mundial en la segunda mitad del siglo XX hasta los años 80, no sólo la movilidad masiva de turistas, sino también la producción masiva de paisajes turísticos. Lo cual, se hace

más evidente en la publicidad, porque deja en evidencia al paisaje turístico como una mercancía, al ser el paisaje el producto que se está ofreciendo, este es el objeto de consumo. Además, logra evidenciar que la producción de esos paisajes era poco singular, no eran mercancías únicas, sino que demuestra cierta estandarización en su producción y representación.

Esa estandarización se puede observar en las imágenes 49 y 50: si no fuese porque se indica que una es en la ciudad de Santa Marta y la otra hace referencia a Acapulco, se podría pensar que son el mismo lugar, una playa aparentemente en un lugar cálido y tropical, de agua cristalina, rodeada de montañas, en la cual el consumidor puede desarrollar actividades de recreación y ocio. Más aun, ambas utilizan una imagen femenina para promocionar esos paisajes, con una fisonomía similar, de la cual se destaca la piel bronceada y los bañadores o trajes de baño similares.

<i>Imagen 49: Fiestas del Mar (Santa Marta, 1959)</i>	<i>Imagen 50: Acapulco (1950-1960)</i>
	
<p>Nota. Adaptado de <i>Una fiesta con identidad</i> [Imagen del primer afiche oficial de la Fiesta del Mar, en la que destaca una esquiadora en la Bahía de Santa Marta, con el morro de fondo], de s.f., 1959. El Informador (2019)</p>	<p>Nota. Adaptado de [Cartel de viaje vintage - Mexicana Airlines a Acapulco], de Mexicana Airlines. 1950-1960. Worthpoint.</p>

Lo anterior, debido a que estos están exaltando una característica particular de la representación de los cuerpos en esos paisajes turísticos de sol y playa:

Resulta encantador la forma como la sociedad vuelca su mirada sobre la piel bronceada. En 1920, coincidiendo con el aumento en la producción de cosméticos y productos de belleza, Coco Chanel es la primera en imponer como tendencia la piel bronceada a través de una de sus colecciones. Con ella el concepto de tener un tono bronceado de piel deja de significar pobreza y trabajo en el campo, pasando a ser una tendencia de lujo y belleza que ha perdurado hasta la actualidad. (Cossio, 2011, p.52).

De esta manera, se puede decir que tanto la publicidad de las Fiestas del Mar en Santa Marta, como la publicidad mexicana, estaban difundiendo esas nuevas formas de concebir y representar las playas tropicales y cálidas, y de representar los cuerpos en estos nuevos lugares, donde la piel bronceada producto de la visita a las playas tropicales y cálidas, toma una connotación de estatus social, más aún, la visita a estos lugares empieza a representarse como sinónimo de prestigio.

Según Cossio (2011), los cuerpos bronceados por la exposición al sol en los lugares turísticos pasaron a ser vistos de manera “sensual”, en un entorno tropical y atractivo:

—A las marginadas razas de color moreno se les atribuyó un atractivo sexual que la ética protestante les había negado (Sims, 2003, p. 25). De igual forma, Jean Cocteau hizo referencia a lo que estaba pasando en 1951: —Que raro que — esos americanos, que desprecian a la gente de color ‘, estén tan ansiosos por dejar que el sol los vuelva tan oscuros como sea posible (Sims, 2003, p. 25). Era el momento en el que los europeos y los norteamericanos se deciden a ser parte de un estereotipo anteriormente relegado y ahora sinónimo de buena vida. (Cossio, 2011, p.53)

Lo que esos autores atribuyen como un acto positivo, realmente puede ser visto como un acto de discriminación, de sexualizar determinados cuerpos por sus características fenotípicas, en este caso, la piel, donde las personas blancas a través del bronceo podían tener mayor estatus social, pero no significó que las personas con colores de piel más oscura también tuvieran mayor estatus social, sino que estaban siendo sexualizados.

Más aun, el papel de esos arquetipos de mujer, usados en los carteles publicitarios anteriores, puede estar relacionado también con la sexualización de los cuerpos, pero no se limita a ese aspecto. Considerando que se podrían hacer investigaciones independientes y no limitar el análisis a un apartado o unos párrafos, se van a presentar dos hipótesis acerca del papel de dichos arquetipos.

Por un lado, puede situarse la representación de dichos cuerpos, o arquetipos de mujer, en la producción de mercancías y en el marco del consumo, porque como se dijo anteriormente en el turismo el paisaje es el objeto de consumo, es la mercancía, por tanto, esos cuerpos hacen parte del paisaje, al menos de su representación, y podría plantearse la hipótesis de que están siendo representados como objeto de consumo en el marco del turismo, podrían estar siendo cosificados al menos desde la publicidad.

Pero, también, relacionado con el estatus y con esos nuevos estilos de vida que se estaban adoptando de forma masiva, se podría situar la representación de dichos cuerpos o de un determinado arquetipo de mujer, en el marco del uso del cuerpo de las mujeres como marcador de progreso, desarrollo o atraso de las culturas, razas, lugares, países, etc., por parte de las culturas y grupos dominantes.

Ese aspecto ha sido investigado sobre diferentes periodos históricos y diferentes lugares y culturas, ejemplo de ello Nancy P. Appelbaum (2017), sobre las acuarelas de la comisión corográfica en la Colombia del siglo XIX, afirma que la inferioridad de lo negro y lo indígena, fue determinado, juzgado y explicado principalmente por las relaciones establecidas entre hombres y mujeres que tenía cada grupo social, y por los comportamientos de los tipos femeninos presentes: Cómo se vestían, si eran honestas o corrompidas por el “vicio”, en qué trabajaban, etc., más aún, comenta que esos tipos femeninos fueron utilizados para explicar la diferencia entre espacios andinos y las tierras cálidas.

Ramírez y Mijares (2021), también plantean procesos similares, pero en su investigación afirman que, el hiyab, así como otras prendas con las que las mujeres musulmanas ocultan su cuerpo, se construyó desde la mentalidad del colonizador como el principal marcador de subordinación y como prueba de atraso de las sociedades árabes.

De esta manera, se podría plantear la hipótesis de que, el uso de un determinado arquetipo de mujer en la publicidad del turismo, al menos en esa época, sirvió como marcador o indicador de progreso y desarrollo en dichos lugares, y como indicador de que, esos nuevos estilos de vida y esas nuevas actividades de ocio y recreación en las playas de climas tropicales y cálidos eran sinónimos de estatus y prestigio.

Además, dentro de esas lógicas de homogenización y producción masiva de paisajes turísticos, pudo ser utilizado ese arquetipo de mujer, para desdibujar en las representaciones las diferencias y particularidades de los lugares.

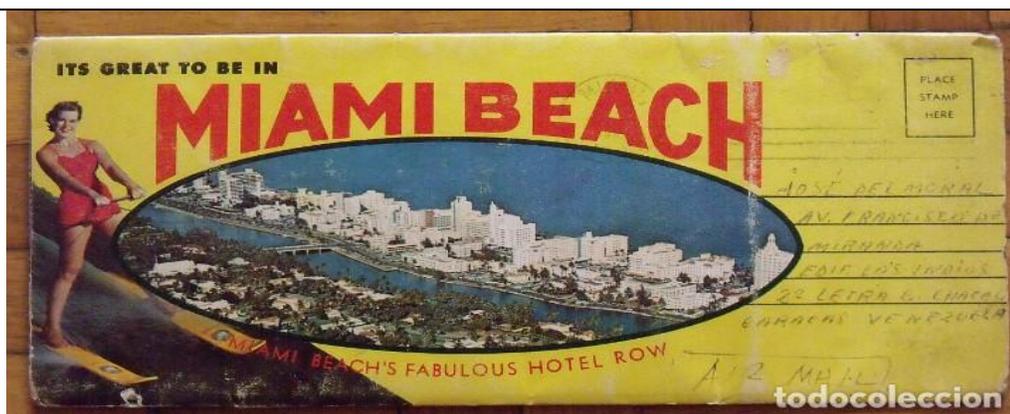
Ambas hipótesis evidencian ese carácter simbólico de la representación del paisaje, al igual que el carácter político de las representaciones divulgadas. Sin embargo, como se mencionó previamente, se necesitarían

investigaciones más amplias y enfocadas solo en esos aspectos, para llegar a conclusiones más acertadas y documentadas.

Continuando con la estandarización de la producción de los paisajes turísticos de sol y playa, las imágenes 51, 52, 53 y 54, muestran que la publicidad en los años de estudio efectivamente ayudó a difundir estilos de vida específicos. Las imágenes promocionaban y difundían la misma o una similar forma de disfrute del tiempo libre, así como ayudaban a difundir la idea de que esas playas o esos lugares costeros tenían la oferta necesaria de servicios para satisfacer esas necesidades específicas de recreación y ocio. Además de reafirmar la nueva funcionalidad de esas áreas en la economía.

<i>Imagen 51: España (1940)</i>	<i>Imagen 52: Santa Marta (1965)</i>	<i>Imagen 53: Miami (1950)</i>
		
<p>Nota. Adaptado de Cartel Playas de Guipúzcoa. Autor del diseño: José Morell. Editado por la Dirección General del Turismo, 1940. Fuente: Lázaro (2015)</p>	<p>Nota. Adaptado de Una fiesta con identidad [En el año 1965, en el marco de la séptima edición de la fiesta, se creó un arte que conjugaba las diferentes actividades del evento.], de s.f., 1959. El Informador (2019)</p>	<p>Nota. Adaptado de [Década de 1950 anuncio vintage para Cámara de Comercio Miami Beach Florida Arte Retro], 1950, Fuente: Ebay.</p>

Imagen 54: Miami (1960-1970)



Nota. Adaptado de [USA. Miami Beach], de s.f., 1960-1970., Fuente: Catalogo Todocolección.

Sobre esas formas y actividades específicas de disfrute del tiempo libre, se resalta las fiestas o el baile y los juegos y deportes dentro y fuera del agua. Teniendo en cuenta que las actividades dentro del mar que se evidencia en las anteriores imágenes, llaman la atención porque investigadores como Cossio (2011), aseguran que, antes del siglo XIX no existía esa tendencia:

Paralelo a los primeros desnudos en el teatro y antes de finalizar el siglo XIX, la aristocracia vio en la playa un lugar para el ocio y el disfrute. Nunca antes una clase privilegiada había vuelto la mirada sobre un lugar que frecuentaban los habitantes africanos y los indígenas del Caribe para disfrutar del baño de mar. (Cossio, 2011, p. 49)

Pero se observa que tanto en Santa Marta, como en otros lugares esas actividades dentro del agua tienen en la publicidad el estatus de modernización que otorga el deporte, de esta manera tanto en las fiestas del mar como en la publicidad en Miami se intenta representar los deportes acuáticos o deportes como el golf, teniendo en cuenta que sólo sectores privilegiados podían practicarlos.

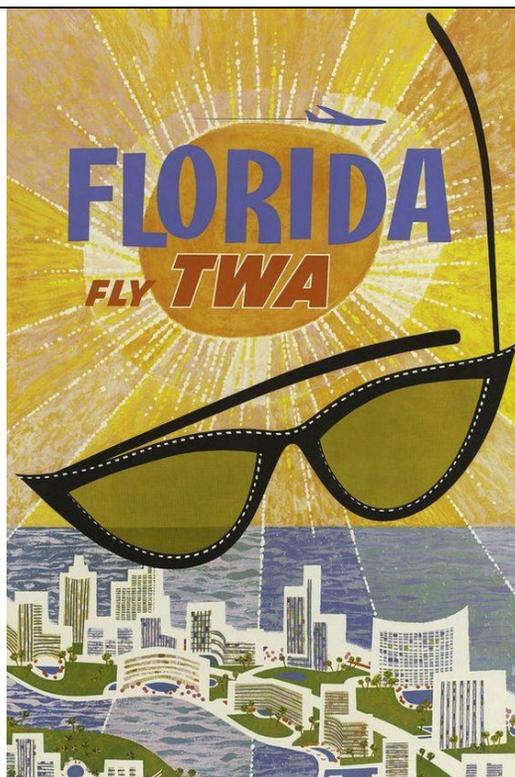
Más aun, en relación con la arquitectura se evidencia esa estandarización, ejemplo de ello las imágenes 55, 56 y 57. Sobre ello, a pesar de que en el anterior capítulo se expuso la singularidad de la arquitectura de El Rodadero con respecto al contexto y las áreas aledañas, se evidencia una imagen similar con respecto a Miami, de edificios principalmente blancos con ventanales azules o aguamarina, frente al mar, o al menos esa uniformidad era la que se pretendía ofrecer a los consumidores.

Imagen 55: Santa Marta (1975)



Nota. Adaptado de *Una fiesta con identidad [Santa Marta en el horizonte' fue el eslogan de la fiesta en el año 1975.]*, de s.f., 1959. El Informador (2019)

Imagen 56: Florida (1960)



Nota. Adaptado de *Florida Fly TWA Vintage Travel Art Poster*, de s.f, 1960, Fuente: Amazon

Imagen 57: Miami (1960-1970)



Nota. Adaptado de [USA. Miami Beach], de s.f., 1960-1070., Fuente: Catalogo Todocolección.

Esa similitud con esas otras áreas turísticas también se hacía explícita en la prensa, como evidencia la siguiente cita del periódico El Espectador en 1969, cuando El Rodadero ya tenía una buena parte de área construida y una práctica turística establecida: “Otra maravilla [...], que nada tiene que envidiar a Miami y Acapulco, ni a los mejores balnearios del mundo, al decir de los entendidos de la materia. El balneario El Rodadero [...] es hoy el más asombroso milagro en el país en cuanto se refiere al turismo; es el verdadero paraíso de Colombia y el lugar de reposo y alegría” (El Espectador, sept. 14, 1964) citado por Mertins (1972, 9. 154).

Aunque, cabe señalar que en la publicidad de 1975 de las Fiestas del Mar (Imagen 55), anteriormente mencionada, sí aparece un elemento que no había aparecido en los años anteriores y que se diferencia de la publicidad de las playas de Miami, Acapulco y España, anteriormente expuestas, y es la referencia a la Sierra Nevada de Santa Marta y la Quinta de San Pedro Alejandrino donde murió Simón Bolívar, que empiezan a acompañar a ese paisaje turístico de El Rodadero.

Sin embargo, recordando el anterior subcapítulo en el cual se expuso que, la actividad turística, a través de grupos específicos como inmobiliarias y cadenas de hoteles con el apoyo de los gobiernos locales, lograron transformar el paisaje físico, se ve complementado con lo que demuestra este análisis de la publicidad o lo que se intuye de esta: Esas transformaciones, conllevaron modelos de homogenización de esos paisajes turísticos de sol y playa, y de sus representaciones.

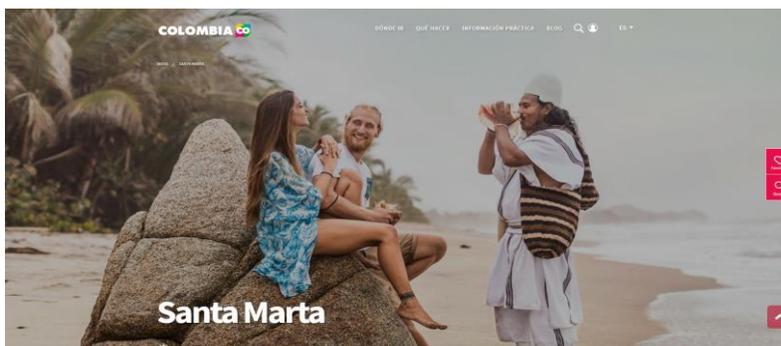
Considerando, como se mencionó previamente, que eso era propio de la época, porque después de la década de 1980 hasta la actualidad, se consolidó otra lógica del turismo, donde ya no primaba la producción masiva de paisajes estética y funcionalmente homogéneos, sino que se ha desplazado el interés hacia la diferencia, lo propio de los lugares y paisajes, que puede centrarse en las diferencias ecosistémicas o en la diversidad cultural.

En el caso de Santa Marta, desde la publicidad puede verse claramente: Mientras que en las anteriores imágenes no se representó a los pueblos indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta, ni ningún elemento relacionado con estos (más aun al no ser considerados atractivos para el turismo, se puede decir que se invisibilizaba la existencia de dichas culturas), en la imagen 58, que es una de las fotografías de la publicidad actual que utiliza “Colombia Travel”³⁰, para publicitar la ciudad de Santa Marta, se observa que sí se representan los indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta como parte del paisaje ofertado.

³⁰ Colombia Travel o ColombiaCo, es la marca del país, anteriormente conocida como *Colombia es Pasión*.

Sobre eso último, Ojeda & Guillard (2012) en sus investigaciones, muestran que en las últimas décadas poco a poco las comunidades nativas y su entorno se empezaron a constituir como un recurso ineludible para turistificar lugares en varias zonas del país, como la Sierra Nevada de Santa Marta y el Parque Nacional Tayrona. Teniendo en cuenta que esos procesos, de acuerdo con los planteamientos de las autoras, se han tornado conflictivos y han redefinido las relaciones de poder y el control en dichos territorios³¹.

Imagen 58: Publicidad de la Ciudad de Santa Marta (2021)



Nota. Adaptado de [Publicidad de la Ciudad de Santa Marta], de Colombia Travel, 2021.

Sin embargo, el aspecto que se quiere destacar es que, en la temporalidad de estudio, 1950-1980, primaba la estandarización u homogenización en la producción de paisajes, y no la diferenciación de estos. Procesos que también fueron conflictivos, debido a que los lugares y espacios que estaban siendo transformados para producir paisajes turísticos, aunque en la publicidad fueran representados como espacios isotrópicos, no lo eran, sino que tienen variaciones sociales, culturales y ecosistémicas, aunque se difundiera una idea contraria.

Los anteriores planteamientos sobre la publicidad, como se mencionó al inicio del apartado, hacían principalmente referencia a representaciones de alcance global. Por lo cual, en los siguientes párrafos se presentará algunas formas simbólicas construidas desde escalas menores, principalmente nacional y local.

De esta manera, se debe mencionar que, las normas y las leyes comentadas en el capítulo anterior fueron formas simbólicas que reafirmaron el poder y el control sobre el espacio, donde los decretos y la

³¹ De acuerdo con las autoras: “Ya sea para el caso de los indígenas o para el caso de los campesinos, la implementación de proyectos turísticos en distintas zonas de Colombia ha contribuido a la producción de nuevas identidades atadas a los imperativos de consumo de la experiencia turística. Esta imposición identitaria habla de la capacidad que tiene el turismo de reconfigurar radicalmente las relaciones de poder en una zona y de cómo este es un proceso que involucra a menudo múltiples violencias.” (Ojeda & Guillard, 2012, párr. 40)

normatividad legitimaron en primera medida el control y la propiedad sobre el suelo de actores como la administración local del Magdalena e individuos como Joaquín Bohórquez Rubio (teniendo en cuenta que dicha posesión también es símbolo de la privatización del área). Más aun, se destaca que, el loteo que llevaron a cabo y las edificaciones que se empezaron a construir fruto de ese mismo, convirtió dicha forma simbólica en una forma simbólico espacial, porque paso de ser una manifestación inmaterial a concretarse en el espacio.

Teniendo en cuenta que etiquetar unas áreas como “baldíos”, también expresa unas relaciones de poder sobre el espacio, donde se estaba invalidando otros usos y otros tipos de posesión.

Además, el cambio en la toponimia, comentado en el capítulo anterior, donde se pasó de *Bahía de Tamacá* a *El Rodadero*, fue una de las formas simbólicas espaciales más evidente, que también expresó la apropiación por el espacio por parte de nuevos actores, como se mencionó en la introducción, la toponimia expresa el poder por determinados grupos o actores sobre la cosa nominada, en este caso la playa.

Considerando que, la toponimia tiene una dimensión identitaria muy importante, donde el nombre del lugar dejó de evocar una relación con los pueblos indígenas, más aún, el cambio en el nombre también pudo desdibujar el pasado del lugar, donde la identidad se empezaría a asociar con el turismo, la recreación y el ocio, con nuevas formas de utilizar el lugar, y con nuevos actores, el lugar empezaría a ser recordado y celebrado bajo nuevos discursos y bajo nuevos marcos identitarios. Más aun, nombrar el primer hotel como “Tamacá”, deja en evidencia el dominio sobre las otras culturas, de la capacidad de apropiarse y reconfigurar los símbolos de estas, de utilizar elementos de otras culturas para hacer más atractiva la zona.

Por otro lado, relacionado con la arquitectura de El Rodadero, es importante mencionar que no solo está asociada con esas aspiraciones de homogenización, comentadas anteriormente con la publicidad de las fiestas del mar, sino que algunos edificios se han configurado como formas simbólicas espaciales, que reflejan el poder que tuvieron los marimberos en la década de 1970 en la ciudad de Santa Marta y en general en los departamentos de la Guajira y del Magdalena. Más aun, se identifican como símbolo de la alianza entre esos y las élites samarias y barranquilleras, como se expondrá en el siguiente capítulo.

Finalmente, se quiere resaltar que, se empieza a evidenciar la razón por la cual se puede entender al paisaje turístico de El Rodadero, como un paisaje de los grupos dominantes, donde se empieza a hacer evidente las relaciones de poder bajo las cuales se configuró dicho paisaje. Más aun, la publicidad

anteriormente analizada y el paisaje mismo descrito en el subcapítulo anterior, pueden ser entendidos como una expresión ideológica de estos grupos, logrando que su forma de utilizar y ordenar el espacio fuese la hegemónica.

Lo anterior, además se hizo evidente en el plan que se propuso a inicios de 1970 de trasladar a Pozos Colorados (una playa aledaña de El Rodadero), unos “ranchos” que eran utilizados como desvestideros, y donde también se vendían alimentos y bebidas, debido a que con el traslado de estos se buscaba: “conservar la uniformidad de El Rodadero y con esta la *atractividad* del balneario, aun cuando quizá pudieran surgir conflictos sociales, ya que la mayoría de veces se trata de grupos de gente de clase social baja”, esta descripción fue expuesta por Mertins (1972, p. 162), quien además comenta que, esos “ranchos” quedaban al norte de la playa, y que en su mayoría eran frecuentados por barranquilleros en días feriados y fines semanas. Más aún, que los buses de estos visitantes parqueaban a lado de dichos “ranchos”, teniendo en cuenta que estos turistas principalmente no se hospedaban en El Rodadero, sino se devolvían a Barranquilla el mismo día. Considerando que, por esas características se podría suponer que eran los kioscos de Rosa Yepes, mencionados en el subcapítulo anterior, que ya habían sido trasladados con la construcción del Hotel Tamacá.

Lo que se quiere resaltar, es que sí había un orden espacial y una estética hegemónicas, que estaban asociados con la clase alta, los dueños del capital y los nuevos propietarios, y que sí se trató de eliminar la diferencia y los elementos que se salieran de dicho orden y del control de los grupos dominantes. Donde no solo se quería trasladar los ranchos como representación de una estética de las clases sociales bajas y de unos usos del lugar ajenos a la propiedad privada del suelo, sino que también se quería excluir a un tipo determinado de turistas, debido a que en el lugar se privilegiaba el disfrute de los “cachacos”³², de las personas del interior, que estaban adoptando unos nuevos estilos de vida asociados a la recreación y el ocio, los cuales, como se expuso en el primer capítulo, también eran pertenecientes a la clase alta, más aún, como se detallará en el siguiente capítulo, muchos adquirieron entre 1960-1980 apartamentos en El Rodadero.

³² En el subcapítulo anterior, se mencionó que, en las entrevistas realizadas, los habitantes de Santa Marta y los trabajadores de El Rodadero, describían que El Rodadero era una playa para los “cachacos”.

La Configuración Físico-Biótica y la Apropiación del Ambiente Natural por Parte del Turismo

Como se había mencionado en el capítulo anterior, “el paisaje” y los paisajes turísticos, en esta investigación son entendidos como producto de la relación sociedad-naturaleza, donde tanto los procesos sociales como los procesos físico-bióticos configuran los paisajes.

Por tanto, este apartado se enfoca en la relación entre turismo y el entorno físico, abordando el papel que jugó la dimensión físico-ambiental en la configuración del paisaje turístico de El Rodadero, basándose principalmente en fuentes secundarias sobre los ecosistemas y el análisis cartográfico.

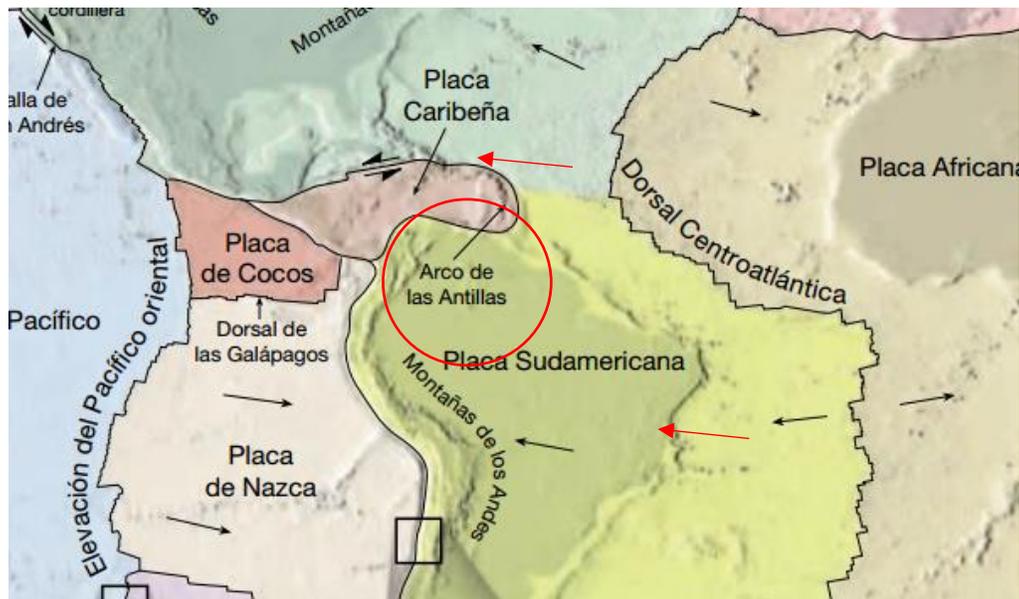
Sobre lo anterior, cabe mencionar que, el paisaje turístico de El Rodadero, es resultado de diferentes periodos y acciones pasadas, que abarcan tanto procesos que datan de hace millones de años, como el levantamiento de Sierra Nevada de Santa Marta originado por movimientos tectónicos, como por procesos recientes como el uso de las aguas del Río Gaira para satisfacer la demanda de agua de El Rodadero en los años de estudio 1950-1980.

Más aun, sobre la tectónica de placas hay un punto que resulta fundamental en la constitución del paisaje turístico de El Rodadero, y es la localización. De esta manera, la ubicación de El Rodadero y la ciudad de Santa Marta, a 11° 14' 50" de latitud norte y 74° 12' 06" de latitud oeste, sobre el Mar Caribe, en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, es resultado de ese movimiento de millones de años de las placas litosferas, impulsado por la desigual distribución de calor en el interior de la Tierra.

Por lo cual, no se puede pensar el paisaje turístico de El Rodadero y la economía de Santa Marta, sin su ubicación frente al Mar Caribe, ya sea porque en la primera mitad del siglo XX se basaba en las exportaciones de banano hacia otros países (como se profundiza en el capítulo 3) o porque el turismo en El Rodadero, es principalmente un turismo de sol y playa, donde toda su configuración está relacionada con el mar caribe.

Además, ubicándose en la esquina noroccidental de Suramérica, se encuentra en la zona de convergencia entre la placa continental suramericana y las placas oceánicas Nazca y Caribe. Esa convergencia ha dado como resultado el proceso de subducción de la Placa Caribe y la placa de Nazca bajo el borde de la placa continental sudamericana (como se observa en el mapa 27, señalado con un círculo rojo), procesos que han determinado la creación del sistema montañoso de la Sierra Nevada de Santa Marta.

Mapa 27: Placas Tectónicas-Sierra Nevada de Santa Marta

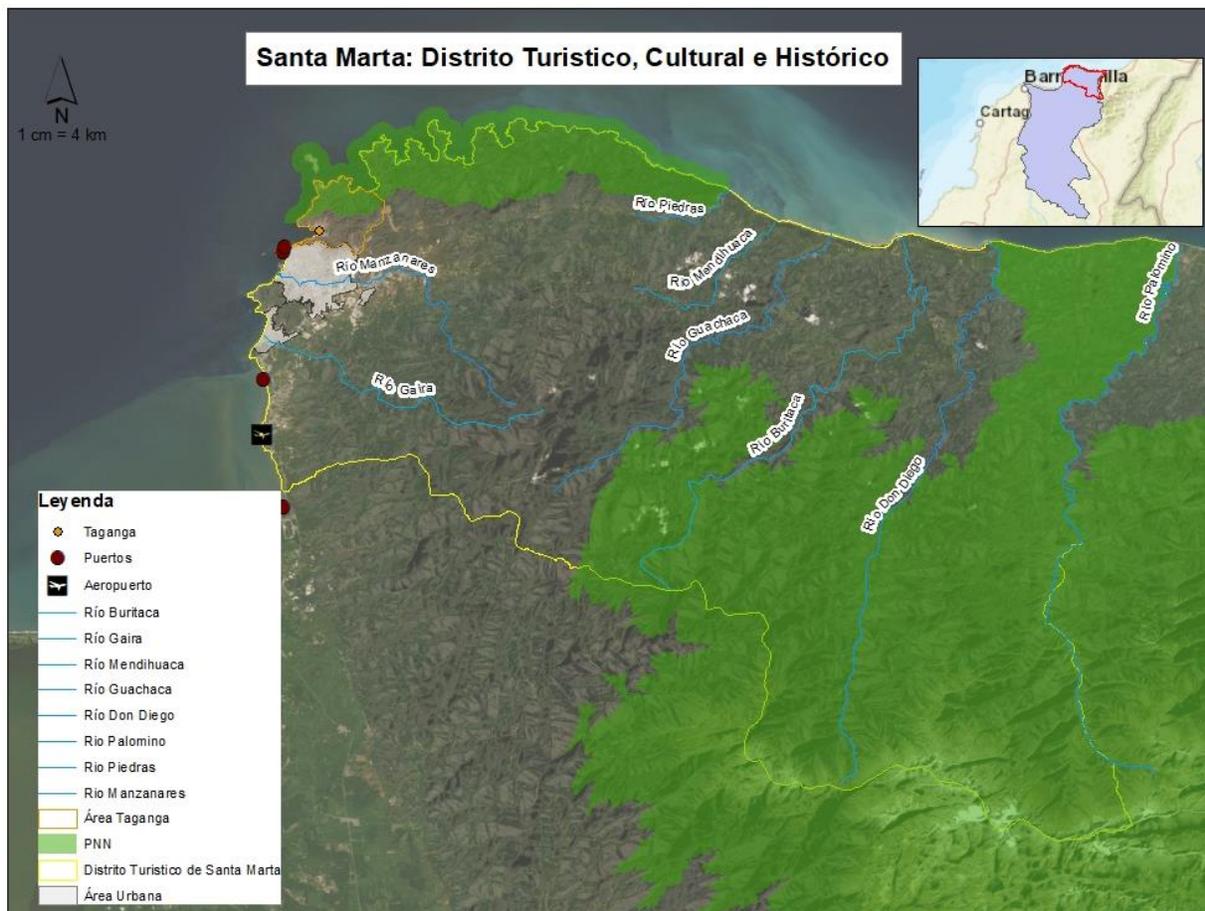


Nota. Adaptado de El mosaico de las placas rígidas que constituyen la superficie externa de la tierra (p. 53), de Tarbuck y Lutgens, 2005.

Teniendo en cuenta que, como se mencionó en el subcapítulo anterior, El Rodadero estaba separado de la ciudad de Santa Marta gracias a una estribación de ese sistema montañoso, y que uno de los hitos en la configuración del turismo en El Rodadero fue conectar esos dos puntos, eso resultó necesario para impulsar la actividad turística. Además, actualmente la promoción del turismo en esa ciudad depende del atractivo de la Sierra Nevada de Santa Marta (SNSM).

Por otro lado, como muestra el mapa 28, la red hidrográfica principal del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta está constituida por los ríos Buritaca, Don Diego, Gaira, Guachaca, Manzanares, Mendihuaca, Palomino y Piedras. Teniendo en cuenta que, todos nacen en la Sierra Nevada de Santa Marta y desembocan en el Mar Caribe.

Mapa 28: Santa Marta-Distrito Turístico, Cultural e Histórico



Nota. Elaboración propia, adaptado de Datos Abiertos Gobierno Digital Colombia: IGAC, 2018.

Sobre ello, hay que mencionar que en la temporalidad de estudio entre 1950-1980, el Río Gaira el cual nace también en la SNSM - como se observa en el mapa 28-, era según Mertins (1972), el principal proveedor de agua potable de El Rodadero. Aunque el mismo autor agrega que la gestión de ese recurso no era la adecuada, más aún, afirma que la calidad del agua que llegaba a los hoteles y edificios era de muy mala calidad y no daba abasto a la demanda turística. Además, con respecto al alcantarillado, comenta que, en la década de 1970, aguas negras sin purificar corrían en la desembocadura del río Gaira y por ende al mar caribe, teniendo importantes impactos ambientales.

Otro elemento relacionado con la ubicación es el clima, considerando como se mencionó en el anterior subcapítulo, que después de la segunda mitad del siglo XX a escala mundial y continental se consolidó el turismo de sol y playa en zonas tropicales. Variable que fue provechosa, debido a que gracias a la ubicación

de la ciudad de Santa Marta y el Rodadero, esos dos lugares poseen unas condiciones principalmente tropicales, su clima es cálido-seco³³, con una temperatura media anual de 27.3°C y una oscilación extrema entre los 23° y 34°C, con una precipitación media anual de 501 mm. Teniendo en cuenta, que dichas condiciones, según Fernández (1996), son las que más influyen en el turismo costero: las temperaturas y la ausencia o presencia de lluvias.

El Rodadero, con respecto a ese segundo aspecto también posee condiciones aptas debido a que el número de días de lluvias es muy bajo, según el IDEAM (S.F): La temporada seca se extiende de diciembre a abril y en esos meses llueve menos de 2 día al mes, teniendo en cuenta que diciembre y enero, entre 1950-1980 era una temporada alta del turismo en El Rodadero. Según la misma fuente, de mayo a agosto las lluvias son más frecuentes y en promedio llueve entre 5 y 6 días por mes, que de igual forma es un rango muy bajo de lluvias. Mientras que los meses más lluviosos, de acuerdo con el IDEAM (S.F) son septiembre y octubre, cuando llueve entre 12 y 14 días por mes, fenómeno que resultó favorable en la constitución de la práctica turística en El Rodadero entre 1950-1980, porque era un periodo de tiempo en el cual casi no había afluencia de turistas en el lugar. Finalmente, según la misma fuente, en el mes de noviembre comienzan a disminuir las lluvias nuevamente³⁴.

Con respecto a la temperatura, también resultó ser una variable positiva para la consolidación del turismo costero, como se mencionó el promedio es de 27.3 °C. “Al medio día la temperatura máxima media oscila entre 32 y 34°C. En la madrugada la temperatura mínima está entre 22 y 25°C.” (IDEAM, S.F)

Otros elementos ambientales que convirtieron a El Rodadero y general a la ciudad de Santa Marta como un lugar atractivo para el turismo, es que se encuentra en una zona prácticamente sin riesgo de destrucción por el paso de huracanes, como sí lo son otros destinos costeros importantes en Centroamérica y el Gran Caribe.

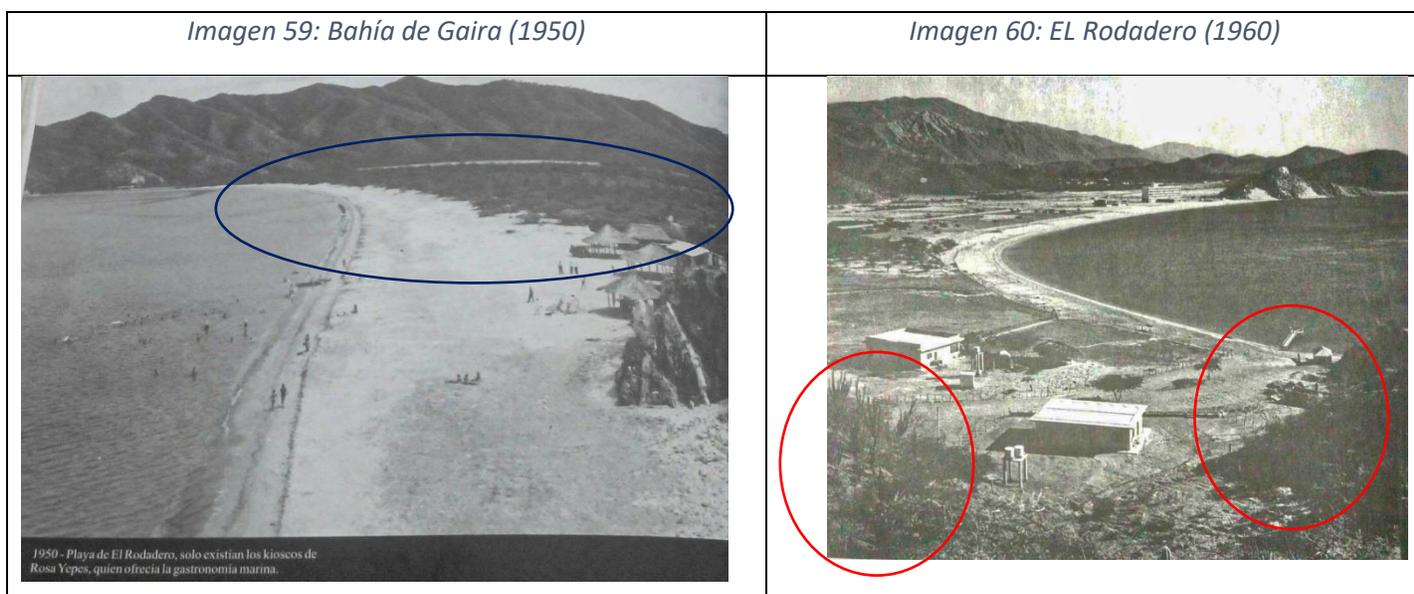
³³ Esto debido a que, la Sierra Nevada “se opone al paso de los vientos Alisios que soplan del norte y noroeste principalmente, por ello los flancos de norte y noroeste quedan en posición de barlovento presentando una mayor nubosidad y precipitación. Las nubes que dan contra el macizo ascienden por efecto del relieve y se precipitan; las que logran pasar la alta barrera se disuelven por efecto “Fohen” entre la vertiente opuesta, esto explica el porqué de la característica seca de la vertiente occidental de la Sierra y en el área de Santa Marta.” (Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH, s.f, párr. 6)

³⁴ Al igual, cabe agregar que las condiciones de gran insolación y poca nubosidad que posee la zona favorecen tener bajas humedades relativas y por tanto temperaturas percibidas más agradables. Teniendo en cuenta que funciona de manera similar durante todo el año, se puede decir que dicho aspecto permite que el destino mantenga su atractivo permanentemente.

Adicionalmente, gracias a que su ubicación, al encontrarse en una zona protegida por el flanco occidental de la Sierra Nevada de Santa Marta, tiene condiciones favorables para la práctica de deportes náuticos, al tener aguas tranquilas y poco oleaje casi todo el año. Teniendo en cuenta que este factor, como se mencionó en el subcapítulo anterior, fue muy importante en la consolidación del turismo entre 1950-1980 en los destinos de sol y playa en el continente americano, considerando que los deportes náuticos eran un atractivo de las Fiestas del Mar en esa época.

Por otro lado, según INVEMAR³⁵ (2009) alrededor de Santa Marta y en la zona de Bahía Concha la vegetación es de bosque seco o subxerofítico y cardonales de cactáceas arboriforme (como se puede observar en las imágenes 60 y 61 con un círculo rojo), adaptados a condiciones de sequía y salinidad. Pero, teniendo en cuenta que, con la constitución de hoteles y edificaciones de propiedad horizontal, como muestra la comparación entre la imagen 59 y la imagen 61, la vegetación se fue desplazando para darle paso a las obras de construcción.

Además, como se observa en las imágenes 59 y 60, y como se intuye de la anterior descripción sobre las condiciones climáticas, el área actualmente conocida como El Rodadero antes de 1950 no era un ecosistema de manglar, como si es característico de algunas áreas aledañas a El Rodadero y algunas zonas costeras en el resto de la región caribe y en la región del pacífico, situación que beneficio ese ideal de playa con arenas finas y blancas, que se buscaba en los destinos turísticos en esa época entre 1950-1980, como se evidenció en la publicidad del subcapítulo anterior.

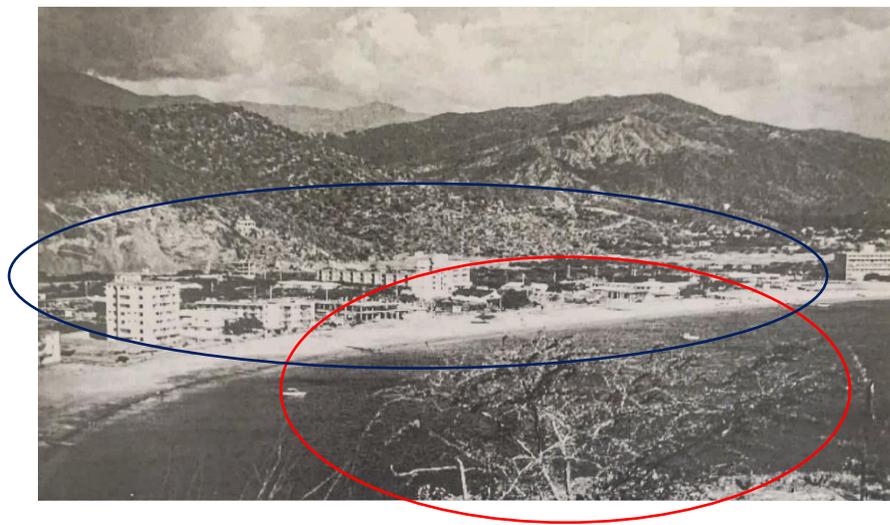


³⁵ Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andrés

Nota. Adaptado de *Playa de El Rodadero*, de Historia de Colombia [colombia_hist], 2016

Nota. Adaptado de *Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá. Año 1960.*, de Historia de Colombia [colombia_hist], 2019

Imagen 61: Panorámica de "El Rodadero" (1968)



Nota. Adaptado de *Panorámica de El Rodadero de Gaira* (p.248). Santa Marta. 1968, de A. Ospino, 2012.

De esta manera, se afirma que esas condiciones ambientales, fueron un importante recurso turístico del área de estudio, y que fueron un elemento esencial para la consolidación de la práctica turística en Santa Marta entre 1950-1980 y para la configuración del paisaje turístico de El Rodadero en la misma temporalidad. Donde el mar, el río, el clima y la vegetación jugaron un papel clave que benefició la configuración de El Rodadero como un lugar ideal para la práctica turística, y ese mismo proceso, tuvo impactos ecosistémicos, donde el turístico implicó nuevos usos del río Gaira, y donde se dio un mal manejo de los desechos que afectaron ese mismo, al igual que implicó el desplazamiento de la vegetación que había previamente a la configuración del paisaje.

El Contexto Económico de la Constitución de “El Rodadero”

Este capítulo expone como el título lo anuncia el contexto económico del departamento del Magdalena y la ciudad de Santa Marta en el cual se da el surgimiento de El Rodadero y el turismo en esa área. Para lo cual se presentan dos apartados relacionados:

1) Enfocado en las actividades económicas previas al turismo, en la primera mitad del siglo XX, abarcando el panorama económico, urbano y demográfico que dio apertura a la actividad turística en la Bahía de Gaira y su relación e influencia con las etapas de constitución de El Rodadero. 2) Para finalizar se presenta un análisis de las inversiones que constituyeron el paisaje turístico de El Rodadero entre 1950 y 1980, el cual expone el papel de las élites regionales, los inversionistas del centro del país y la bonanza marimbera. Teniendo en cuenta que, ambos apartados dejan en evidencia las relaciones sociales desiguales bajo las cuales se dio la configuración del complejo, y al paisaje turístico de El Rodadero entre 1950- 1980 como un paisaje de los grupos dominantes.

Transformación de las Actividades Económicas en Santa Marta y Gaira Previas al Turismo en El Rodadero (1900-1950)

Este sub capítulo presenta los elementos y procesos económicos más importantes ocurridos en la primera mitad del siglo XX en Santa Marta y el departamento del Magdalena para entender el contexto local de la configuración de El Rodadero después de la década de 1950. Considerando, además, que la exposición de algunos actores sobresalientes en las economías previas al turismo, es necesario, ya que soporta algunos postulados del siguiente apartado sobre el origen del capital invertido en El Rodadero.

Por tanto, a continuación, se presenta una síntesis del papel del puerto, la bonanza bananera y la exportación y producción de café en la economía del departamento. Seguido de ello, se presenta la relación entre ese contexto económico, la configuración urbana de la ciudad de Santa Marta, y el crecimiento demográfico entre 1900-1950.

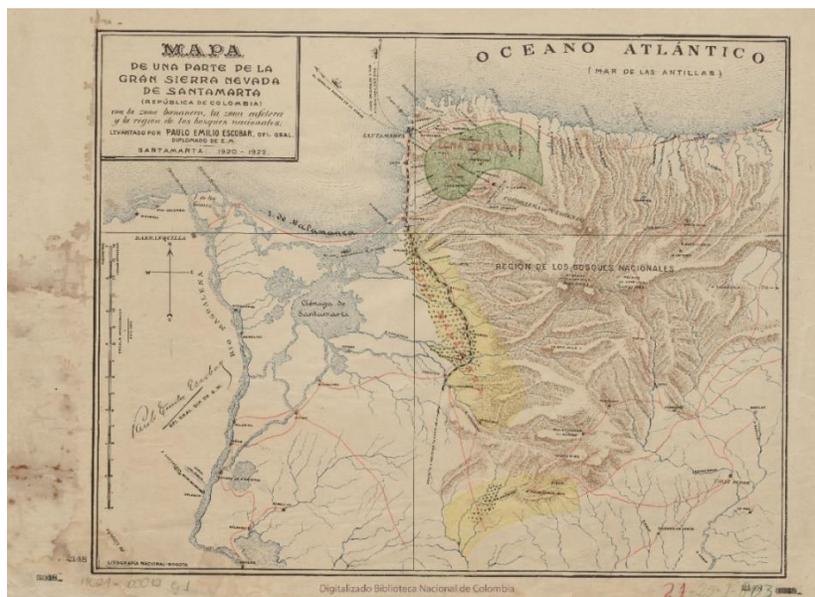
Las principales actividades económicas del departamento del Magdalena en la primera mitad del siglo XX

Para acercarse a la dinámica de Santa Marta en la primera mitad del siglo XX, se decidió partir de una revisión cartográfica, con la finalidad de evidenciar a partir de fuentes primarias los principales procesos que se estaban dando en esa ciudad y en el departamento del Magdalena a lo largo de esas décadas.

Revisión de la cual se encontraron dos mapas producidos en esa temporalidad, por un lado: “Mapa de una parte de la Gran Sierra Nevada de Santa Marta (República de Colombia). Con la zona bananera, la zona cafetera y la región de los bosques nacionales; Levantado por Paulo Emilio Escobar, Ofi. Gral. Diplomado de E. M.”³⁶ Entre 1920-1922 (Mapa 29); y “Plano del puerto y ciudad de Santa Marta situada su catedral en la latitud N. de 11° 15’ 30” y longitud 74° 13’ 30” W de Greenwich.”³⁷, publicado en 1910 por Vergara y Velasco, Francisco Javier (Mapa 34).

Sobre el primero, tal como el título lo anuncia se destaca principalmente la zona bananera y la zona cafetera en relación con la economía del departamento, debido a que según la mayoría de las fuentes consultadas la economía de Santa Marta y del departamento del Magdalena desde finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX estuvo basada por un lado en la producción y comercialización de café proveniente de la Sierra Nevada de Santa Marta y primordialmente de la producción y exportación de guineo en la zona bananera, tal como ilustra el mapa 29.

Mapa 29: Mapa de una parte de la Gran Sierra Nevada de Santa Marta (República de Colombia). Con la zona bananera, la zona cafetera y la región de los bosques nacionales; Levantado por Paulo Emilio Escobar, Ofi. Gral. Diplomado de E. M. (1920-1922)



³⁶ El mapa puede ser consultado en catalogo en línea de la biblioteca Nacional: https://catalogoenlinea.bibliotecanacional.gov.co/custom/web/content/mapoteca/fmapoteca_989_figac_21/fmapoteca_989_figac_21.html#

³⁷ El mapa puede ser consultado en catalogo en línea de la biblioteca Nacional: http://catalogoenlinea.bibliotecanacional.gov.co/custom/web/content/mapoteca/fmapoteca_1330_fbnc_108/fmapoteca_1330_fbnc_108.html#

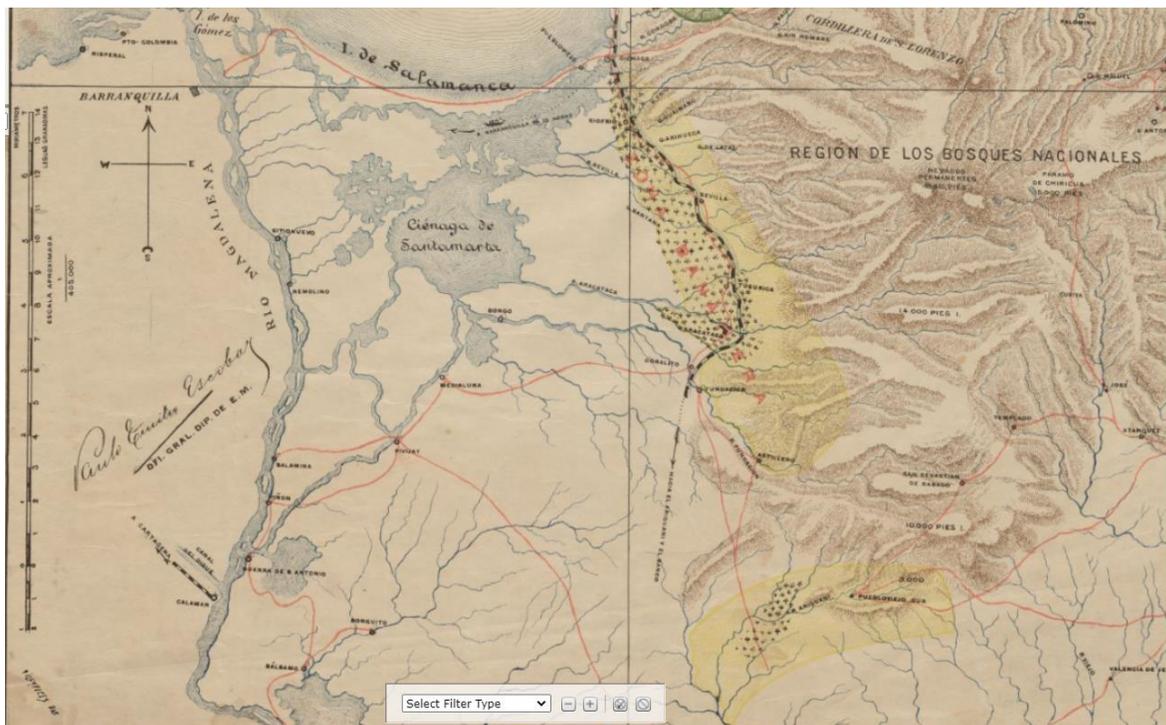
descenso de la producción cafetera en el departamento, hasta llegar en 1932 a representar solo un 0.59% del total de la producción nacional, de acuerdo con la misma fuente.

Considerando que, Vilorio de la Hoz (1997), afirma que dicha caída, ocurrió por varios fenómenos, entre los que se destaca una fuerte temporada de lluvias que tuvo como consecuencia la pérdida de aproximadamente 400.000 kg, también, debido a los bajos precios del grano a nivel internacional, el autor afirma que, algunos caficultores remplazaron las matas de café por arboles de naranja. Finalmente, destaca que el Censo cafetero de 1932, tuvo irregularidades y no tomo en cuenta la producción de algunos municipios del departamento del Magdalena. Pese a ello, afirma que la crisis se extendió hasta la década de 1940, y a finales de esa misma década hubo una importante recuperación del sector. Sin embargo, cabe resaltar que, según Vilorio de la Hoz (1997) y Roca (2018) la producción cafetera en el departamento del Magdalena en la primera mitad del siglo XX, no tuvo la misma importancia que en los departamentos Andinos.

Mientras que, con respecto a la producción y exportación de banano, las fuentes consultadas como Roca (2018), destacan que, aunque hubo iniciativas de comerciantes e inversores colombianos, el actor crucial en esa coyuntura y que logró consolidar la producción de banano de exportación a gran escala fue la empresa multinacional United Fruit Company, siendo según el mismo autor, en las primeras décadas del siglo XX la empresa más grande a nivel mundial de comercio de banano, debido a que controlaba el 80% de exportaciones.

Como se muestra en el siguiente recorte del mapa 29 (mapa 31), la zona bananera (graficada con un polígono amarillo) comprendía los pueblos de Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación, entre la Ciénaga Grande de Santa Marta y la Sierra Nevada (nombrada en el mapa como Región de los Bosques Nacionales). Pero es importante mencionar que, la multinacional no sólo tenía operaciones productivas alrededor de esas áreas, sino que también tenía en varios países del Gran Caribe como: Costa Rica, Honduras, Guatemala, Jamaica, Panamá y las Islas Canarias, teniendo para la década de 1920, según la fuente anteriormente citada, Colombia “la segunda área sembrada en banano en el mundo, sobrepasada sólo por Honduras” (Roca, 2018, p. 329).

Mapa 31: Zona Bananera en la primera mitad del siglo XX, departamento del Magdalena



Nota. Adoptado de Mapa de una parte de la Gran Sierra Nevada de Santa Marta (República de Colombia). Con la zona bananera, la zona cafetera y la región de los bosques nacionales; Levantado por Paulo Emilio Escobar, Ofi. Gral. Diplomado de E. M. (1920-1922). Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia.

Considerando que, en 1930 tuvo el punto de mayor auge, llegando a tener hasta 11.034.936 exportaciones de banano (Racimos) provenientes de la zona bananera del departamento del Magdalena, según la fuente anteriormente citada.

Sin embargo, al igual que el café, la producción de banano también decayó en la primera mitad del siglo XX, precisamente después de su mayor auge en la década de los años 30, contribuyendo a finales de la década de 1940 solo con el 2% de las exportaciones mundiales, según Roca (2018).

Algunos autores como Viloria de la Hoz (2008) afirman que esos altibajos estuvieron relacionados con la exposición que tenía la producción a vendavales fuertes y enfermedades fitosanitarias, que llevó entre 1950 y 1960 a que la multinacional trasladara “sus actividades productivas a la zona del golfo de Urabá, en el departamento de Antioquia.” (párr. 26).

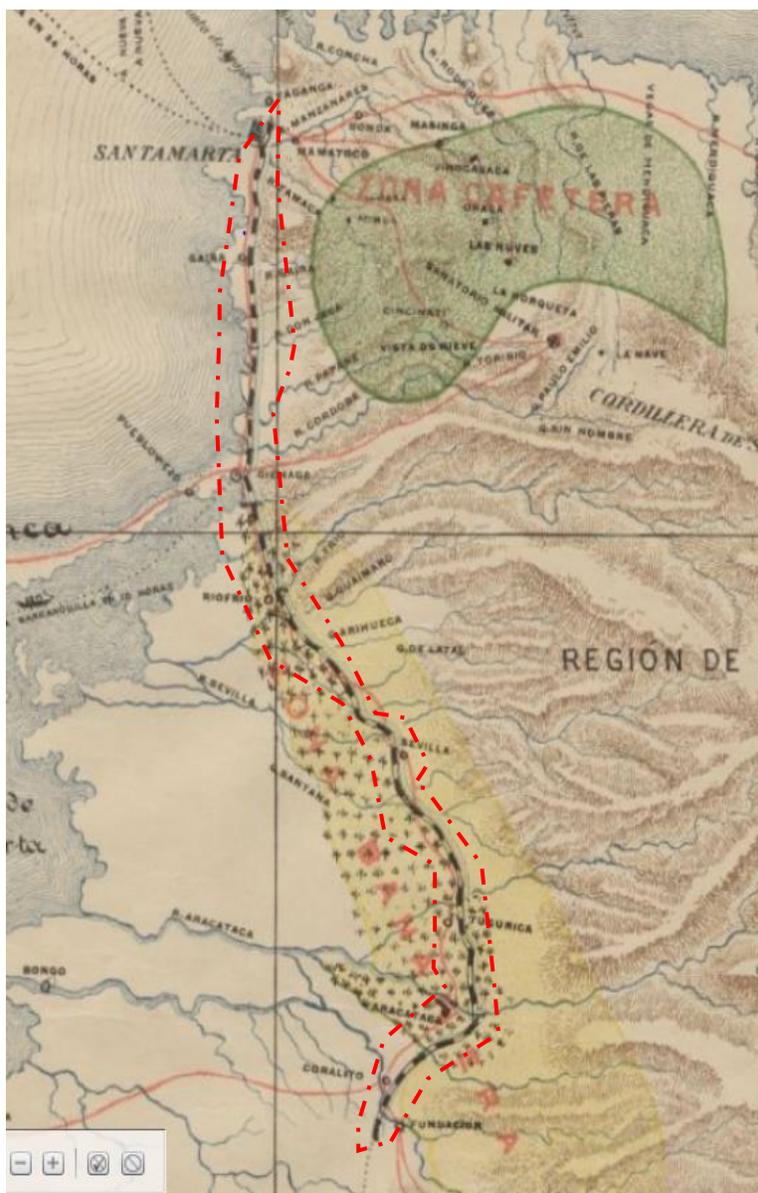
Sin embargo, otras fuentes han afirmado que las condiciones atmosféricas y ecosistémicas, así como los inconvenientes con los trabajadores de las plantaciones de banano, no fueron las causas directas del

desplazamiento de las actividades productivas de la United Fruit Company, sino que estuvo relacionada por un lado con la Gran Depresión de 1929, pero principalmente con la dinámica del café a nivel nacional, de esta manera para Roca (2018): “La razón fundamental por la cual hubo una caída enorme en la importancia relativa del área fue el incremento de los costos relativos de producción causados por el auge de las exportaciones de café, ocurrido entre 1910 y 1950 en Colombia”³⁸ (p. 340). Sin embargo, pese a las diferentes versiones e hipótesis, lo que se quiere destacar aquí es que la ciudad de Santa Marta en la segunda mitad del siglo XX inicia con la inestabilidad económica causada por el desplazamiento de su principal fuente productiva.

Además, retomando el Mapa 29, este también ilustra el Ferrocarril fruto de la bonanza bananera (en el siguiente recorte del mapa el ferrocarril se encuentra señalado con un polígono rojo de líneas discontinuas), el cual conectaba el puerto de la ciudad de Santa Marta con los pueblos de Río Frío, Sevilla y Aracataca hasta finalizar la ruta en Fundación. Sin embargo, se debe mencionar que según Vilorio de la Hoz (2008) el ferrocarril en la primera mitad del siglo XX no se conectó con el río Magdalena, sino que como se destacó anteriormente sólo atravesaba la zona bananera.

³⁸ El mismo autor explica al respecto que: “A través del impacto macroeconómico que causó el café, se afectaron negativamente todas las demás exportaciones, hasta el punto en que en 1950 las exportaciones de café representaban el 78% de todas las exportaciones del país. Esta situación en la cual el alza en una exportación primaria afecta de manera adversa la producción e ingresos de los demás productos transables se conoce en la literatura económica mundial como enfermedad holandesa” (p. 23)

Mapa 32: Ferrocarril fruto de la bonanza bananera en la primera mitad del siglo XX



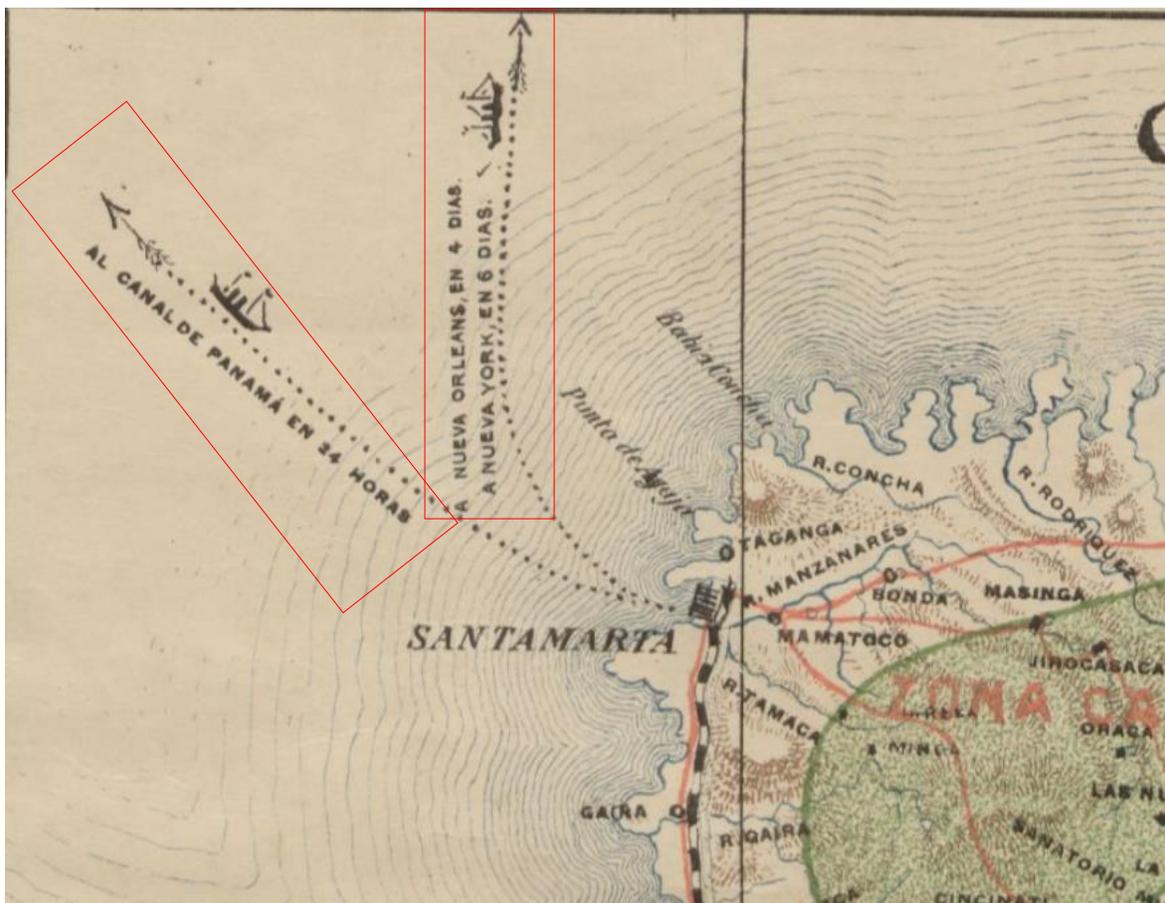
Nota. Adoptado de Mapa de una parte de la Gran Sierra Nevada de Santa Marta (República de Colombia). Con la zona bananera, la zona cafetera y la región de los bosques nacionales; Levantado por Paulo Emilio Escobar, Ofi.

Gral. Diplomado de E. M. (1920-1922). Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia.

Evidenciando lo anterior que, tanto el puerto como el ferrocarril estaban ligados a las exportaciones de banano, que también puede observarse en el siguiente recorte del mapa 29 con rectángulos rojos, donde se ilustraron las salidas por el puerto de Santa Marta hacia Estados Unidos, exactamente New York y Nueva Orleans y el Canal de Panamá, recordando que esa fruta era principalmente transporta a Estados Unidos y Europa, y que por tanto, la producción de banano y café en esta zona de la Costa Caribe, estaba

enfocada en el mercado externo y/o internacional y no en satisfacer la demanda de estos alimentos en el mercado interno.

Mapa 33: Nodos de exportación de Banano y Café que salían desde el puerto de Santa Marta en la primera mitad del siglo XX



Nota. Adoptado de Mapa de una parte de la Gran Sierra Nevada de Santa Marta (República de Colombia). Con la zona bananera, la zona cafetera y la región de los bosques nacionales; Levantado por Paulo Emilio Escobar, Ofi.

Gral. Diplomado de E. M. (1920-1922). Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia.

Además, Mozo (2005) menciona que a finales del siglo XIX y en las décadas subsiguientes existían conexiones directas con algunos países del Gran Caribe como Costa Rica y Honduras con Nueva Orleans en lo que respecta a la exportación de banano, al igual que menciona que las primeras exportaciones de banano producido en Panamá cuando aún era territorio colombiano iban dirigidas principalmente a Nueva York. Argumentos, que reafirman la importancia y la intención de mencionar en el mapa estos dos lugares, al presentarse como dos puntos de acopio importantes de los racimos de banano.

Teniendo en cuenta que el puerto también fue utilizado para exportar la producción cafetera de la Sierra Nevada de Santa Marta anteriormente mencionada, según Viloría de la Hoz (1997) siendo los principales destinos también Estados Unidos y Europa.

Por otro lado, sobre ese contexto económico de producción y exportación de banano en el departamento del Magdalena, también resulta fundamental exponer los postulados de Velasco, Duncan y Lopera (2018), quienes aseguran y explican la existencia de la “oligarquía samaria”³⁹. Ese grupo tiene relación con el contexto económico, debido a que, según esos autores, dicha oligarquía se remonta a la mitad del siglo XIX:

[...] cuando desde el Gobierno en Bogotá se adjudicaron extensos baldíos a un puñado de familias que los adecuaron para la exportación de banano (LeGrand 1988; Palacios y Safford 2002). Los principales beneficiarios fueron los Dávila, los DíazGranados, los Campo y los Escobar (Bejarano 1975; Castañeda 1982; Viloría de la Hoz 2009, 7-24). Luego, a mediados del siglo XX, ingresarían a la oligarquía samaria los Vives, quienes fueron aceptados debido a sus habilidades empresariales y políticas, y al matrimonio que contrajo uno de sus miembros con la hija del expresidente José María Campo Serrano. Fue así que los primeros oligarcas del Magdalena estuvieron ligados a la propiedad de la tierra y a la ocupación de altos cargos públicos. Posteriormente diversificaron su portafolio de negocios hacia el sector energético y los medios de comunicación. (p. 182)

Sobre esas habilidades “políticas” de la familia Vives, los autores destacan principalmente que durante la administración del presidente Eduardo Santos, del partido liberal, José Benito Vives fue nombrado gobernador del Magdalena, este evento ocurrió a finales de los años treinta del siglo XX. Teniendo en cuenta que en los capítulos anteriores ya se ha hecho referencia a su administración departamental y también se ha resaltado que fue alcalde de la ciudad de Santa Marta en 1936, al igual que otros aspectos relacionados con el turismo en El Rodadero en años subsiguientes. Teniendo en cuenta que José Benito Vives fue el fundador del Periódico El Informador, al igual que fue secretario de Hacienda departamental en 1934.

³⁹ Otras familias que también se vieron beneficiadas por la bonanza bananera y que tenían una gran influencia en la política local, según Viloría de la Hoz (2008), fueron: Goenaga, Riascos, Salzedo Ramón, Noguera, Vengoechea y Correa.

Mientras que, relacionado con el sector energético, se ha resaltado principalmente lo que respecta a la Empresa de Energía de Bogotá, debido a que José Domingo Dávila Pumarejo, hijo de Manuel Dávila Mejía, fue uno de los pioneros de dicha empresa, según Velasco, Duncan y Lopera (2018).

Además, los autores mencionan que, como consecuencia de los hechos expuesto en este subcapítulo sobre la crisis del banano en el departamento del Magdalena, entre 1960-1970, estas familias tuvieron su “primera gran crisis”, específicamente gracias al desplazamiento del sector bananero hacia el Urabá. En términos generales, según Velasco, Duncan y Lopera (2018), del departamento del Magdalena antes de 1963 salían el 84% de las exportaciones nacionales de banano, mientras que en 1970 la cifra descendió al 5%.

Según Roca (2004), después de la segunda guerra mundial hubo una ligera recuperación del sector bananero en general, no solo en el caso colombiano. Sin embargo, también comenta que en la década de 1950 y a comienzos de la década de 1960 las exportaciones de la Zona Bananera del departamento del Magdalena se estancaron. De acuerdo con este mismo autor, a partir de 1960 la United Fruit Company cesa la producción de banano en dicho departamento y durante los siguientes 4 años sólo exportaba el banano comprado a sus asociados (presuntamente empresarios del departamento) y de forma simultánea en ese periodo inicia sus operaciones en Urabá, concretando sus primeras exportaciones en el año de 1964, y con ese hecho, la empresa extranjera culminó todas sus operaciones en la Zona Bananera del Magdalena en 1965.

Teniendo en cuenta que según González (2008) a lo largo de la década de 1960, el departamento de la Guajira y principalmente Maicao, se configuran como un importante polo de ilegalidad para el país, gracias a la actividad del contrabando. De esta manera, el autor comenta que, se “desarrollaron redes complejas de contactos en el exterior que enviaban la mercancía ilegal hacia Colombia, básicamente cigarrillos, licores finos, telas y algunos electrodomésticos”. (p. 55), abasteciendo de dichas mercancías diferentes San Andresitos del país, donde el comercio de Santa Marta y Barranquilla no fue ajeno a dicho proceso.

De esta manera, se evidencia que, en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XX la ciudad de Santa Marta quedó sin su principal actividad económica, viéndose afectados los habitantes del departamento del Magdalena en general, pero también las élites económicas, que después del traslado de las actividades productivas de la United Fruit Company, atraviesan su primera crisis. Contexto que coincide con la consolidación del contrabando en la región, con la configuración de El Rodadero en Santa

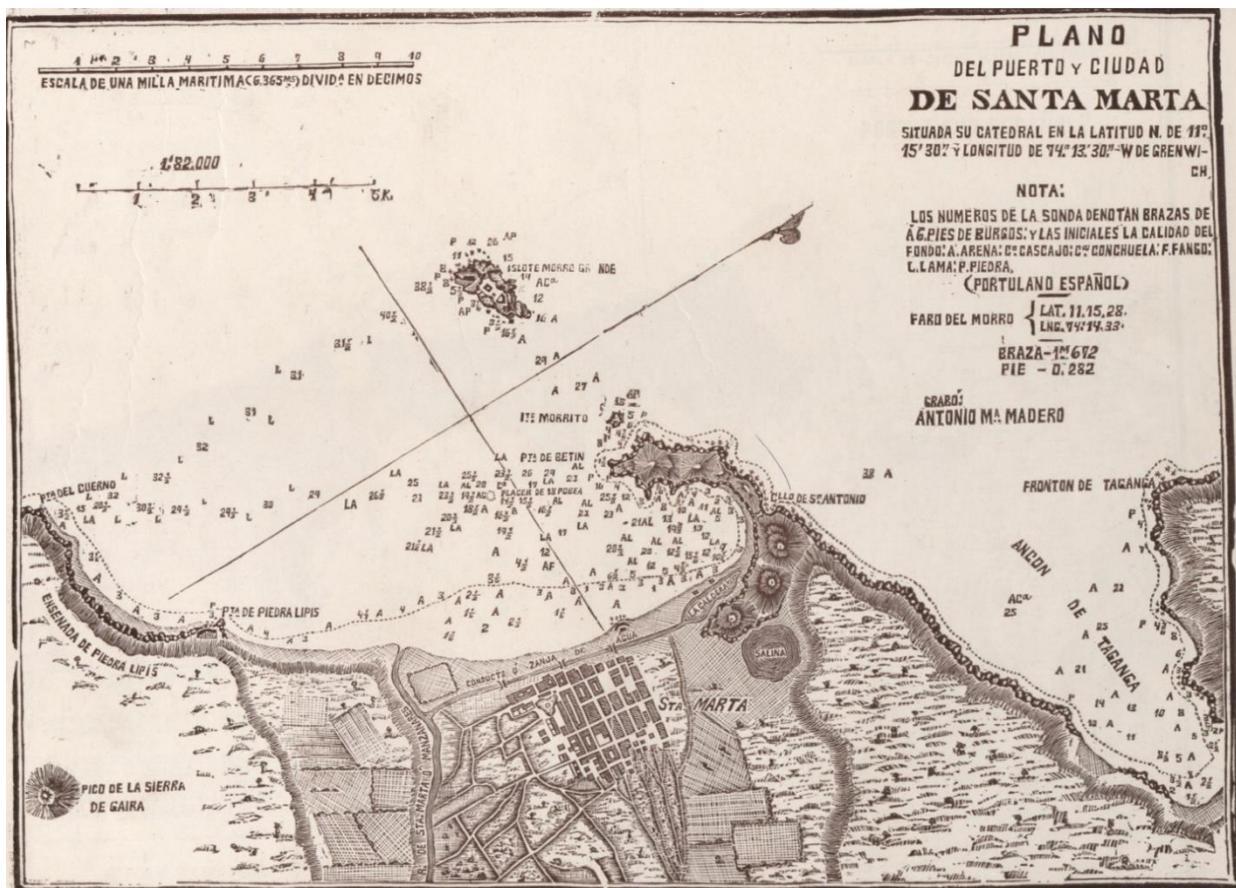
Marta, teniendo en cuenta que años después, en la década de 1970 se da el auge de exportaciones ilegales de Marihuana en la Región Caribe.

Configuración Urbana de la ciudad de Santa Marta en la primera mitad del siglo XX

Hasta el momento se presentó un panorama económico de la ciudad de Santa Marta y el departamento del Magdalena en la primera mitad del siglo XX, sin embargo, también se debe mencionar el panorama urbano y demográfico, los cuales están relacionados con el anterior contexto económico descrito.

Por una parte, el mapa 34, refleja la importancia del puerto a comienzos del siglo XX, mencionada en párrafos anteriores, pero además evidencia que el trazado urbano se concentraba en ese momento en lo actualmente se conoce como el centro histórico.

Mapa 34: Plano del puerto y ciudad de Santa Marta situada su catedral en la latitud N. de 11° 15' 30'' y longitud 74° 13' 30'' W de Greenwich



Nota. Adaptado de *Plano del puerto y ciudad de Santa Marta situada su catedral en la latitud N. de 11° 15' 30'' y longitud 74° 13' 30'' W de Greenwich*, publicado en 1910 por Vergara y Velasco, Francisco Javier. Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia.

Mientras, el Mapa 35 representa la constitución urbana en las primeras décadas del siglo XX, basándose en los datos del mapa 34, pero también en fuentes periodísticas, las cuales lo encerraban aproximadamente desde la calle 11 hasta la calle 22, aunque no se tiene claridad del límite sobre las carreras 6ta y 7ma, pero se representó hasta la carrera 6ta donde actualmente se ubica el san Andresito.

Mapa 35: Santa Marta en las primeras décadas del siglo XX



Nota. Elaboración propia, adaptado de Datos Abiertos Gobierno Digital Colombia: IGAC, 2018

Esa área de influencia, como se observa en ambos mapas, se ubica en frente de la bahía de Santa Marta y alledaña al puerto de la ciudad, más aún, según Padilla (2016) las calles 11, Cangrejajito y 12 Cangrejaj, ilustradas en el mapa 34 y señaladas en mapa 35 ya estaban constituidas en 1725, mientras que en la calle 13 se ubicó el mercado de la ciudad hasta su traslado en 1981.

Otras edificaciones destacadas son: la cárcel de la ciudad señala en el mapa 35, la cual funcionó en donde hoy se ubica el colegio Hugo J. Bermúdez desde finales del siglo XIX hasta 1957, según la página oficial del INPEC. Por otro lado, el barrio San Francisco fue fundado en 1918, según Mejía, Pirela y Ramírez (2018)

gracias a que los dueños de la hacienda que lleva su mismo nombre, decidieron donar los terrenos localizados sobre calle 11 frente a iglesia de Los Almendros hasta la Avenida del Libertador.

También se destaca el barrio Pescaíto, (representado en el mapa 35 con el área correspondiente del barrio actual), según la misma fuente, éste fue fundado en las primeras décadas del siglo XX entre las calles 7ma y 1ª -que coinciden con la delimitación actual graficada-. Además, esos autores también afirman que antes ese sector era conocido como Las Salina, el cual se encuentra representado en el mapa 34 de 1910.

Según las fuentes periodísticas, Pescaíto se caracterizó “por ser un enclave de inmigrantes antillanos y caribeños, en su mayoría, trabajadores del naciente puerto ferroviario, trabajadores de las haciendas de la compañía frutera, pescadores como es el caso del barrio Ancón y empleados de la alta sociedad samaria”. (Mejía; Pirela & Ramírez, 2018, párr. 5) Evidenciando, nuevamente la influencia del puerto y las exportaciones de banano en la constitución urbana de Santa Marta, al igual que la articulación de la población samaria con el Gran Caribe, posiblemente más que con el interior del país, fenómeno que también se evidencia desde las actividades económicas anteriormente expuestas.

Con respecto al barrio Ancón, se ubicaba en Punta Betín señalada en el mapa 34, y en el mapa 35 en la actual ubicación de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, al igual que Pescaíto este barrio según fuentes consultadas fue principalmente poblado por la influencia del puerto, donde habitaron migrantes de diferentes partes del país y del exterior, como guajiros, venezolanos y jamaquinos, estos últimos según el portal de noticias “*Santa Marta al día*” (2019), fueron los primero habitantes, migraron de su lugar de origen como mano de obra barata, pero tiempo después en la década de 1920 empezó a ser habitada por pescadores de las áreas cercanas. Como se mencionó anteriormente en la actualidad en esa área se ubica la Sociedad Portuaria de Santa Marta, esto gracias a que el barrio dejó de existir para ceder el área a algunas ampliaciones del puerto.

En la primera mitad del siglo XX, la producción y exportación de banano, y, por tanto, la actividad portuaria, también constituyo otro tipo de áreas, como fue el caso del barrio El Prado (mapa 35).

Barrio que el investigador Vilorio de la Hoz (2008) describió como un “conjunto de construcciones confortables en donde vivían los empleados norteamericanos de la Compañía, aislados del resto de la ciudad por un enmallado.” (párr. 26)⁴⁰. Según este autor, esas construcciones contaban con las comodidades de las ciudades norteamericanas como servicio de acueducto, teléfono, telégrafo, calles

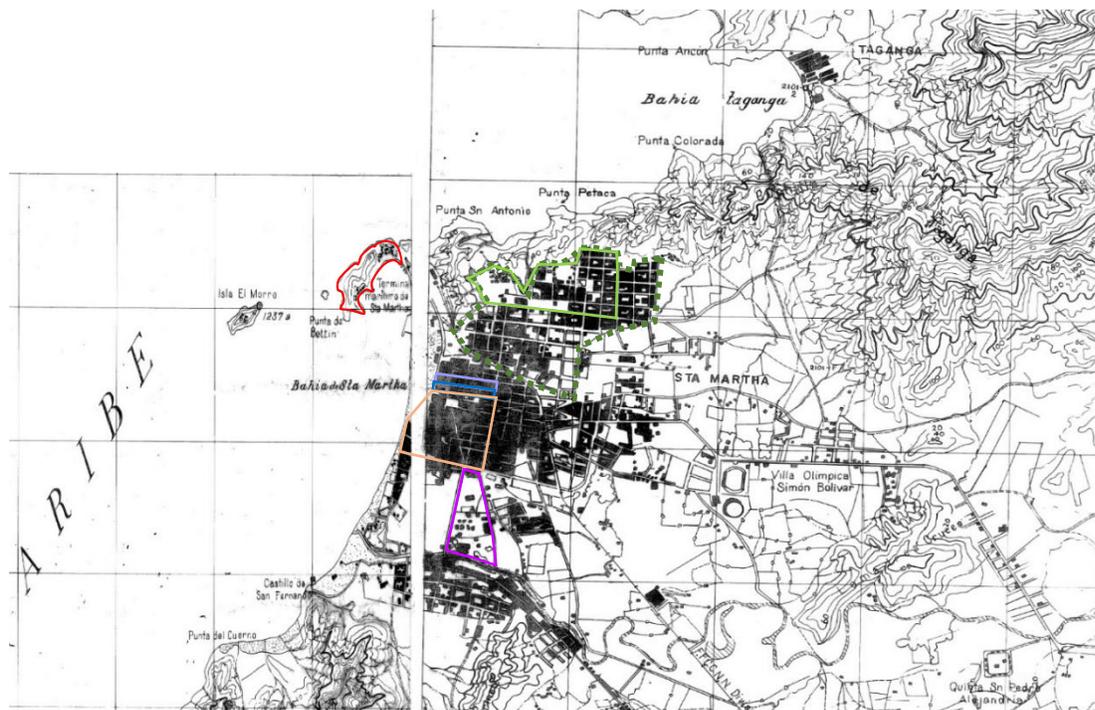
⁴⁰ Actualmente el conjunto se encuentra cercado por un muro y sigue siendo uno de los lugares con más prestigio de la ciudad.

pavimentadas, canchas de golf, beisbol y tenis, energía eléctrica, hospital y jardines. Agregando también que en el mismo contexto los empresarios locales iniciaron la construcción de casas de estilo republicano a lo largo de las avenidas Santa Rita y del Libertador.

Además, a finales del siglo XIX y en la primera mitad del siglo XX también se destaca la existencia de algunas haciendas que a lo largo de ese siglo darían paso a la creación de los actuales barrios y comunas, como la hacienda de San Pedro Alejandrino que fue hasta 1890 propiedad de Los de Mier (padre e hijo) pero fue vendida al departamento del Magdalena en ese año, esa según Vilorio de la Hoz (2008) tenía extensos “cultivos de caña de azúcar y trapiche para la molienda” (párr. 18), al igual que la hacienda San Francisco, anteriormente mencionada, y al otro lado del río Manzanares vía a Gaira, la Hacienda El Mayor y la Hacienda Bureche.

En el mapa 36 de 1957, que realmente es el recorte de dos planos del Ministerio de Guerra, se graficaron las áreas señaladas en el mapa 35 para observar el crecimiento de esas zonas anteriormente descritas y de la ciudad en general hasta la década de 1950. En dicho plano, se observa que las zonas con mayor crecimiento fueron el barrio pescadito, señalado con un polígono verde en ambos mapas, el cual se conectó con el área construida alrededor del centro histórico, siendo esta la zona que más tuvo crecimiento. Como se observa en el mapa 36, el crecimiento de dicha área se dirigió hacia el Barrio San Francisco, donde se construyó el estadio Eduardo Santos en 1951, aledaño a la Villa Olímpica representada en ese mismo mapa. Mientras que, el barrio Ancón, en el mapa 36, es señalado con un polígono Rojo. Finalmente, frente al barrio El Prado, después del Río Manzanares, se constituyó también un polo de crecimiento importante, teniendo en cuenta que esos terrenos eran de las haciendas anteriormente mencionadas.

Mapa 36: Crecimiento Urbano de Santa Marta en la primera mitad del siglo XX

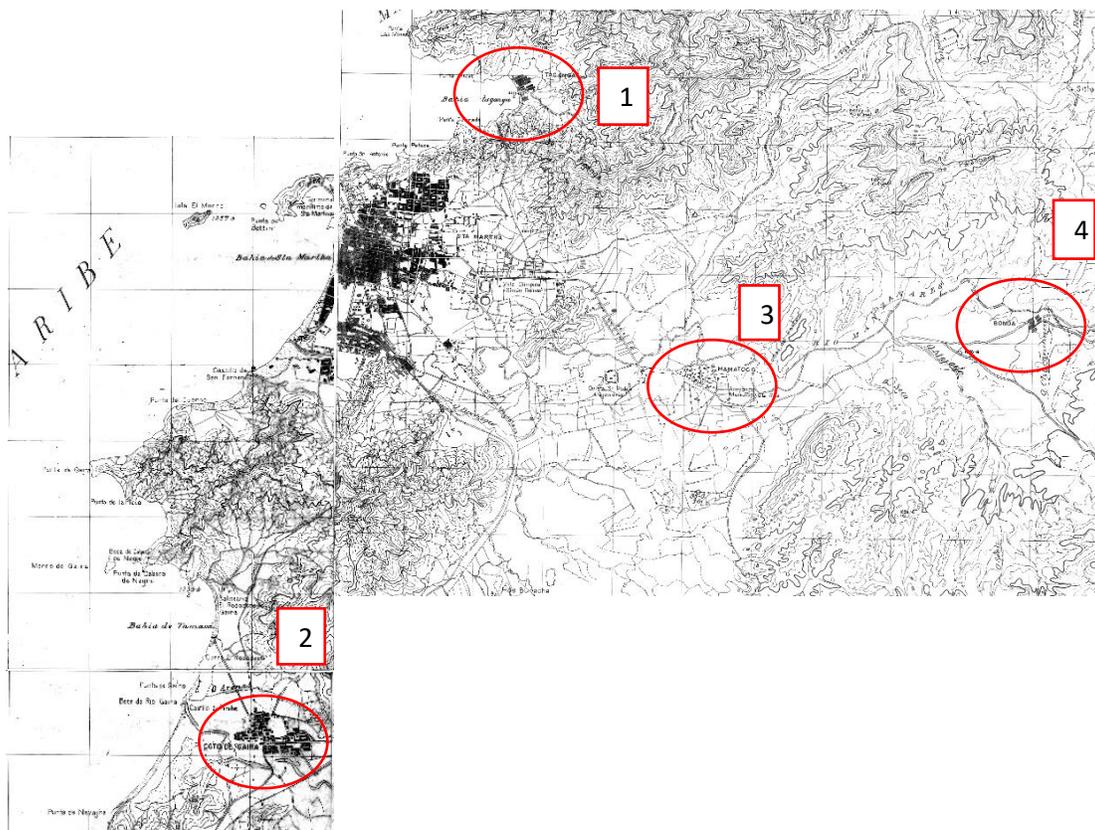


Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Más aún, se debe destacar que, en la primera mitad del siglo XX, los corregimientos de Mamatoco, Bonda, Taganga y Gaira, eran los poblados que conformaban el área de influencia de la ciudad, los cuales fueron señalados en el mapa 37. Todos ellos anteriormente poblados indígenas, que según Vilorio de la Hoz (2008) sirvieron de despensa alimentaria de la ciudad en la época colonial.

En el mapa 37 que también es un recorte de los planos de 1957 del Ministerio de Guerra están detallados dichos poblados. En estos el corregimiento de Taganga corresponde al círculo 1, Gaira el 2, Mamatoco el 3 y Bonda el 4. En esos planos, se puede observar que Gaira era el corregimiento más grande de los cuatro, más aún, se observa que todos tenían trazados caminos que los comunicaban con la ciudad de Santa Marta. Sin embargo, debido a que son 3 planos diferentes y no se logra apreciar algunos elementos, se presentan algunos recortes de los planos para poder detallarlos mejor.

Mapa 37: Corregimientos aledaños a la ciudad de Santa Marta en la primera mitad del siglo



Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

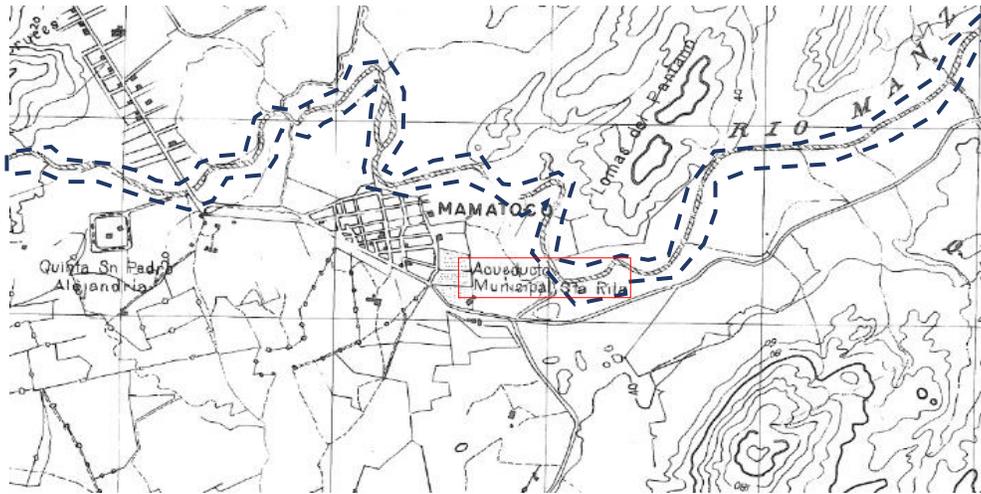
Mapa 38: Corregimiento de Taganga (1957)	Mapa 39: Corregimiento de Gaira (1957)
<p>This map shows the Taganga corregimiento, featuring the Bay of Taganga, the coastline, and surrounding terrain. Key locations include Punta Ancón, Punta Colorado, and the town of Taganga.</p>	<p>This map shows the Gaira corregimiento, featuring the Bay of Gaira, the coastline, and surrounding terrain. Key locations include Punta de Gaira, Boca de Rio Gaira, Castillo de Piratas, and the town of Gaira.</p>
<p>Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.</p>	<p>Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.</p>

Con respecto a esos dos corregimientos, Taganga y Gaira, se destaca que las vías que los conectaron con la ciudad de Santa Marta se terminaron a finales de la década de 1950, anterior a eso estaban aisladas por el Cerro Ziruma y por estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, respectivamente. El caso de Gaira ya ha sido explicado previamente, pero en el caso del corregimiento de Taganga el mapa 38, las curvas de nivel representan dicha estribación. Además, ambos corregimientos estaban caracterizados por actividades relacionadas con la pesca, pero en el caso de Gaira según fuentes consultadas como Pardo (1957) esas actividades eran complementadas con pequeñas producciones agrícolas.

Además, es importante recordar que, ese mismo autor, asegura que, habitantes de Gaira trabajaban en Santa Marta, tanto en oficios relacionados con el puerto, en el comercio o tenían negocios en dicha ciudad. Además de comentar que, Santa Marta había absorbido casi completamente la actividad social y económica de Gaira, en gran medida por la cercanía y los caminos que existían y que fueron mejorados en la década de 1930, como se mencionó en el segundo capítulo. Mientras que, Pardo (1957), asegura que, Taganga no tenía el mismo nivel de absorción ni económica ni culturalmente, porque antes de la década de 1950, las conexiones con Santa Marta eran principalmente en cacuyos, lo que dificultó a lo largo de las primeras décadas del siglo XX los intercambios entre ambos lugares.

Además, sobre el corregimiento de Mamatoco, es importante mencionar, que en el mapa 40, se evidencia que en dicho lugar se construyó el Acueducto Municipal de Santa Rita, por lo cual, se identifica al corregimiento como abastecedor de agua del Municipio de Santa Marta a lo largo del siglo XX, teniendo en cuenta que en plano se graficó parte del recorrido del Río Manzanares, el cual coincide con la ubicación del acueducto (el recorrido del río se señaló con un polígono azul de líneas discontinuas para que se pudiese observar más fácilmente).

Mapa 40: Corregimiento de Mamatoco



Nota. Adaptado de Plancha N°11, de Ministerio de Guerra, 1957. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Finalmente, con respecto a la demografía, como se ha resaltado en las anteriores páginas, la migración fue un fenómeno constante a lo largo de esas décadas, tanto la producción cafetera como el auge del banano provocaron movimientos migratorios hacia el departamento. Aunque se destaca principalmente la segunda, donde los migrantes llegaban de diferentes departamentos de Colombia y diferentes partes del exterior, como se describió en párrafos anteriores.

Según Viloria de la Hoz (2008) a la subregión conformada por la zona bananera y la ciudad de Santa Marta llegaron familias originarias de Bogotá, Bolívar, Antioquia y otras partes del departamento del Magdalena como es el caso de Valledupar y la provincia de Padilla atraídos por la oferta laboral de las plantaciones de banano.

Teniendo en cuenta que el crecimiento poblacional en esas décadas de la primera mitad del siglo XX para el caso de Santa Marta es particular, en el sentido de que los poblados menores como Ciénaga en algunas décadas logran mayor cantidad de habitantes que la capital del departamento. Ejemplo de ello es que “en 1912 Ciénaga tenía 15.000 habitantes, frente a 8.000 de Santa Marta, y seis años después su población aumentó a 24.700 habitantes, mientras Santa Marta apenas llegaba a 18.000.” (Viloria de la Hoz, 2008, p. 24). Teniendo en cuenta que el crecimiento poblacional de esas zonas dependió principalmente de la ola migratoria causada por la bonanza bananera en el departamento, posiblemente había más oferta de trabajo en las plantaciones, que en la actividad portuaria.

Tendencia que continuaba a nivel regional, donde los datos censales de la Tabla 1, evidencian que el crecimiento poblacional de Santa Marta desde finales del siglo XIX fue más lento que el de las otras dos ciudades más importantes de la costa caribe, Cartagena y Barranquilla. De esta manera, en el año 1938, la población de Barranquilla era casi 5 veces la población de Santa Marta, tendencia que siguió en las posteriores décadas como evidencian las cifras de 1973, donde ya la población de Barranquilla era mayor a 6 veces la población que había en Santa Marta en el mismo año.

Tabla 1: Crecimiento demográfico en las principales ciudades de la costa caribe en el Siglo XX

Año	Barranquilla	Cartagena	Santa Marta
1871	11.595	8.603	5.742
1905	40.111	9.681	9.568
1912	48.907	36.632	8.348
1918	64.543	51.382	18.040
1938	152.348	84.313	33.245
1973	701.945	311.664	112.161

Fuente: Viloria de la Hoz (2008) citando al Anuario Estadístico de Colombia, Bogotá, 1875; Censos de 1912, 1918, 1938, 1973 y 2005. McFarlane, Anthony, 1997. Colombia antes de la Independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio Borbón, Banco de la República/Áncora editores, Bogotá, pp. 525-527. Banguero, Harold y Castellar, Carlos, 1993. La población de Colombia, 1938-2025, Edición Universidad del Valle, Cali.

Por tanto, los anteriores postulados evidencian elementos muy importantes para entender la configuración del paisaje turístico de El Rodadero (1950-1980) como: dado la crisis económica anteriormente expuesta en general del departamento del Magdalena, pero también de las familias más importantes, de la élite económica y política de Santa Marta y el Magdalena, se evidencia que a principios de la segunda mitad del siglo XX, cuando se empezó a constituir el turismo en El Rodadero, habían muchas posibilidades de inversión, gracias a aspectos como la infraestructura heredada de la bonanza bananera, gran mano de obra barata disponible, y gracias a las condiciones ambientales que hubiesen permitido el desarrollo de diferentes economías, pero gracias a la crisis de ese momento, el turismo en El Rodadero surgió en un momento donde había un escaso capital disponible.

Además, teniendo en cuenta que, la crisis de las familias de la élite fue entre 1960-1970, y que la United Fruit Company culminó sus operaciones en el departamento en 1965, puede explicar o estar relacionado con el hecho de que la inversión en El Rodadero despegará principalmente en la década de 1960,

principalmente después de 1965. Posiblemente, desde los entes administrativos, que como se mencionó anteriormente, también eran personas de las familias de la élite, dado la finalización de las exportaciones de la empresa multinacional, empezaran a incentivar las inversiones en El Rodadero.

Más aun, ese apoyo estatal sí se hizo evidente en lo expuesto en capítulos anteriores, con la creación de entidades como la Oficina de Turismo en el departamento del Magdalena a principios de la década de 1960, también con el interés y apoyo de entidades como la corporación Nacional de Turismo en temas de inversión, planificación, seguimiento, etc., y su antecesora la Empresa Colombiana de Turismo a lo largo de 1960-1970, con la dotación de servicios públicos domiciliarios a los nuevos edificios de El Rodadero, y con la construcción de vías en esa nueva área turística.

Por otro lado, cabe destacar, que esos dos sectores económicos tan importantes en la historia económica del siglo XX de Santa Marta, el banano y el turismo, estuvieron relacionados con la adjudicación de baldíos a actores privados.

Además, es importante resaltar que el turismo en El Rodadero, dado que principalmente fue un turismo interno, donde primordialmente llegaban turistas provenientes de otros lugares del país, fue particular respecto al patrón que se tuvo en la primera mitad del siglo XX, donde se dependía principalmente de la demanda de otros países de productos como el banano y el café. De esta manera se pasó, en apariencia a depender de la demanda interna. Se menciona en apariencia, porque como se verá en el capítulo siguiente, la configuración y el crecimiento de El Rodadero, no solo dependió del capital fruto de la práctica turística, sino también de la bonanza marimbera en la región, por tanto, dependió indirectamente de la demanda externa.

Igualmente, se destaca que, según los apartados anteriores, el Río Gaira no tenía un papel tan importante en el abastecimiento hídrico en la primera mitad del siglo XX, como si lo tuvo el Río Manzanares, mientras que, con la consolidación del turismo en El Rodadero, como se mencionó en el subcapítulo anterior, el Río Gaira se vuelve un elemento fundamental.

Finalmente, en la primera mitad del siglo XX se evidencia un panorama distributivamente muy desigual, donde había unas brechas económicas y sociales evidentes, que dice mucho de qué sectores de la ciudad y el departamento tuvieron mayores posibilidades de invertir en el turismo, por tanto, tener ganancias.

De esta manera, se la paso al siguiente subcapítulo, el cual presenta en profundidad los actores que invirtieron en El Rodadero en los años de estudio, y presenta un análisis del origen del capital invertido en dicha playa.

Análisis de los Inversionistas del Complejo Turístico y del Origen del Capital Invertido (1950-1980)

En los anteriores capítulos, pero sobre todo en el primer apartado del capítulo 2, se enunciaron algunos elementos empíricos del proceso de constitución del paisaje turístico de El Rodadero, sin embargo, no se profundizó en los actores, sus roles, alianzas e intereses con respecto a dicha constitución, aspectos que son necesarios para entender la configuración del paisaje turístico de El Rodadero entre 1950-1980 como paisaje de la cultura dominante o de los grupos dominantes,⁴¹ al relacionarse estos con la propiedad de la tierra, el capital, las materias primas y la fuerza de trabajo.

Lo anterior se va a exponer a través del análisis del origen del capital invertido en la constitución de El Rodadero entre 1950 y 1980, sobre el cual se encontraron tres aspectos principales: 1) el papel de las élites regionales, 2) los inversionistas del centro del país y 3) la bonanza marimbera, los cuales tienen múltiples relaciones entre sí y se encuentran relacionados con el contexto de la ciudad, la región y el país en la temporalidad de estudio.

Sobre lo anterior se encontró tres momentos o periodos: 1) A lo largo de la década de 1950, la cual se caracterizó principalmente como se ha expuesto en los anteriores capítulos por inversiones de capital de origen Estatal y del señor Joaquín Bórquez; 2) un segundo momento a lo largo de la década de los 60 donde se dio una importante expansión inmobiliaria, se construyeron y proyectaron una gran cantidad de edificios, hoteles, casas de recreo y restaurantes, aquí se evidenció un gran aporte de inversores privados y de grupos bancarios; 3) Finalmente un tercer momento conectado con el contexto económico y social de la región y del departamento del Magdalena, en el cual se evidencia en el origen de las inversiones una importante relación con el capital proveniente de la bonanza marimbera.

Sobre ese primer momento a partir de 1950, el cual se ha reconocido a lo largo de este trabajo como el inicio de la práctica turística, hay que destacar que contextualmente -como se hizo evidente en el sub capítulo anterior- que el mar es un elemento constituyente de la economía de Santa Marta y del departamento del Magdalena.

⁴¹ Para Cosgrove (1988): "Por definición, la cultura dominante es la de un grupo con poder sobre los demás. Por poder no me refiero solo al sentido limitado de un ejecutivo o cuerpo gobernante en particular, sino al grupo o clase cuyo dominio sobre los demás se basa objetivamente en el control de los medios de vida: tierra, capital, materias primas y fuerza de trabajo. En definitiva, son ellos quienes determinan, según sus propios valores, la asignación del excedente social producido por toda la comunidad. Su poder se sostiene y se reproduce en gran medida por su capacidad para proyectar y comunicar, por cualquier medio disponible y a través de todos los demás niveles y divisiones sociales, una imagen del mundo en consonancia con su propia experiencia, y para que esa imagen sea aceptada como un fiel reflejo de la realidad de todos. Este es el significado de ideología." (p. 182)

Lo anterior, gracias a que, tanto en periodos previos como en la primera mitad del siglo XX, la economía de esa ciudad dependía principalmente de la actividad portuaria, de su ubicación frente al mar caribe, la cual permitía el transporte de mercancías hacia países tanto en el continente americano como por el Océano Atlántico hacia países en Europa. Dependiendo, por tanto, también la economía del departamento del Magdalena de este factor, debido a que se transportaba, comercializaba y exportaba principalmente el banano producido en el pie de monte de la Sierra Nevada de Santa Marta aledaña a la Ciénega Grande, siendo esta la principal actividad económica del departamento desde finales del siglo XIX.

Como también se explicó en el anterior subcapítulo, según algunas fuentes consultadas como Viloria de la Hoz (2008), debido a la crisis del banano en la región en la segunda mitad del siglo XX es que se empieza a buscar otras actividades económicas en las cuales invertir, sin embargo, hay que destacar que ese proceso no dejó de lado las ventajas comparativas que proporcionaba la ubicación de la ciudad frente al mar Caribe, sino que por el contrario se empieza el proceso de consolidación de la práctica turística de sol y playa, lo que conllevó grandes inversiones de capital en esa actividad económica en lugares sobre el litoral, en playas como El Rodadero, Bahía Concha y Taganga.

Los terrenos de la Bahía de Tamacá o lo que se empezó a conocer como El Rodadero, como se ha explicado a lo largo del trabajo, eran Baldíos de la nación, de esta manera eran terrenos sin explotar económicamente o sin importantes intervenciones, por tanto, eran vistos como terrenos que no tenían una importante producción de valor, porque allí según autores como Ospino (2012) y Pardo (1957), se realizaba principalmente prácticas económicas como la pesca, pero a una escala muy pequeña, donde sólo participaban algunos pobladores de Gaira. Por tanto, con la adjudicación de estos terrenos a la gobernación del Magdalena y al señor Joaquín Bohórquez Rubio a principios de la segunda mitad del siglo XX se abrió la posibilidad de que estos terrenos entraran al mercado del suelo y a la especulación inmobiliaria en el marco del turismo en tanto actividad económica.

De esta manera, se empezó a ocupar y transformar áreas que antes no eran de interés para el capital como una forma de solución a la crisis económica de la ciudad y el departamento, ese proceso puede ser entendido en términos de David Harvey (2014) como un arreglo espacio temporal, de esta manera la inversión de capital se traslada a nuevos lugares y en algunos casos puede dar inicio, según el mismo autor, a “proyectos infraestructurales financiados por el Estado para recuperar el crecimiento económico”. (p. 156), proceso que como se explicará en párrafos posteriores se dio en la primera etapa de constitución de El Rodadero.

Teniendo en cuenta que la crisis económica producto del traslado de la multinacional United Fruit Company al departamento de Antioquia, afectó en general a la mayoría de habitantes de Santa Marta y de los pueblos cercanos a la Ciénaga Grande de Santa Marta, que dependían de la producción y exportación de banano, pero también afectó a las familias más importantes de Santa Marta, debido a que su poder económico dependía de la producción de guineo de exportación, donde eran propietarios de importantes terrenos en la zona bananera del departamento, teniendo por tanto en la década de 1960 una importante crisis.

Más aun, la transformación del área que actualmente se conoce como El Rodadero para configurarla como una zona turística, desde la década de 1950 implicó un proceso de apropiación de terrenos por parte de nuevos actores, que a su vez conllevó la implantación de la propiedad privada de la tierra en esa área a través de la especulación inmobiliaria y del mercado del suelo. De esta manera, anterior a la constitución del paisaje turístico algunos actores habían apropiado los terrenos como los pescadores de Gaira y Rosa Yepes (quien había construido algunos kioscos de comida en esa área), sin embargo ellos desarrollaban sus actividades sobre la base del derecho del usufructo de la tierra, pero con la entrada de esos terrenos al mercado del suelo, se crea una relación de posesión exclusiva o de posesión absoluta por parte de algunos actores, en otras palabras entraron en la lógica de la propiedad privada, donde empiezan a existir unos propietarios legítimos de terrenos y viviendas bajo la ley, los cuales fueron tanto empresas como individuos, llevándose a cabo procesos de parcelación y registros catastrales que reafirmaron dicha propiedad privada.

De esta manera se dieron dos situaciones relacionadas en la década de 1950: por un lado, se adjudicaron el 13 de agosto de 1954, según Ospino (2012) casi diez hectáreas del área que más adelante se conocería como El Rodadero según la resolución Número 1.616 al señor Joaquín Bohórquez Rubio, quien según el Informador (2017) era en ese momento el secretario del Banco Comercial Antioqueño, quien hizo el primer cercamiento en la playa El Rodadero para emprender, según Ospino (2012) un proyecto agrícola, construyendo dos casas, una principal para su familia y otra para el celador. Sin embargo, como se mencionó en el capítulo 2, años después, a principios de la década de 1960, Bohórquez decide dedicarse a la venta de lotes de esa área como se puede observar en la imagen 62, que es la publicidad que se difundió de dichos terrenos, llamada “Urbanización Gaira Mar” en el Rodadero, teniendo en cuenta que la venta de esos lotes la hizo junto con la firma “Cuellar, Serrano, Gómez y Salazar, Ltda.”, encargada de las ventas en la ciudad de Bogotá, considerando, además, que:

Cuellar, Serrano, Gómez fue una de las firmas más importantes del país, con gran cantidad de obras construidas en todo el territorio nacional. Se fundó en 1933 por los ingenieros de la Universidad Nacional de Colombia Camilo Cuéllar, Gabriel Serrano (1909-1982) y José Gómez Pinzón (1909 -1988). Posteriormente se vincularon Gabriel Largacha y el ingeniero italiano Doménico Parma Marré. Sus obras más representativas fueron edificios de oficinas como el de Ecopetrol (1958), hospitales como el San Ignacio (1950) y la clínica de maternidad David Restrepo (1950) y el Club Deportivo Los Lagartos (1946). (Quintana, Roa & Maarten; 2019, p. 5)

Imagen 62: "Urbanización Gaira Marta en el Rodadero" (1961)

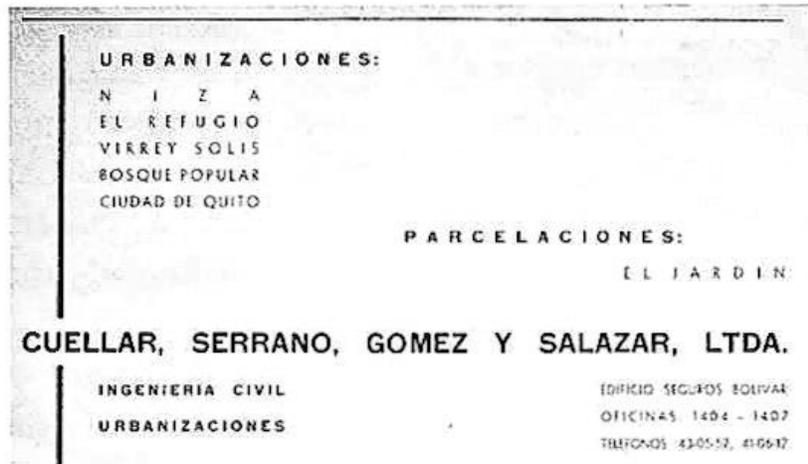


Nota. Adaptado de Urbanización Gaira-Mar. Santa Marta. (p.240). Santa Marta. 1968, de A. Ospino, 2012.

Según la misma fuente, esta firma se asoció con Roberto Salazar para actividades que se relacionaban con urbanizaciones y parcelaciones, conformando la sociedad urbanizadora asociada a CSG, Cuéllar, Serrano, Gómez y Salazar Ltda.⁴²La cual, según Mayor (2006) llevó a cabo urbanizaciones en la ciudad de Bogotá como Niza, El Refugio, Virrey Solís, Bosque Popular y parcelaciones como “El Jardín”, tal como muestra la Imagen 63 de la publicidad de esta firma en 1958.

⁴² La firma aún existe y tiene sedes en Bogotá y Cali.

Imagen 63: Publicidad de Cuellar, Serrano, Gómez Y Salazar, Ltda. (1958)



Publicidad de las urbanizaciones desarrolladas en Bogotá por la firma Cuéllar, Serrano, Gómez y Salazar, Ltda. Tomado de Proa, Bogotá, noviembre de 1958.

Nota. Adaptado de Publicidad de las urbanizaciones desarrolladas en Bogotá por la firma Cuéllar, Serrano, Gómez y Salazar, Ltda. Tomado de Proa. Bogotá. Bogotá, noviembre de 1958, Fuente: Mayor, (2006, p. 79)

La segunda situación de la década de 1950, como se había comentado anteriormente se refiere a las inversiones en infraestructura de origen Estatal relacionadas con la reactivación económica o la búsqueda de crecimiento económico a través del turismo en la segunda mitad del siglo XX como respuesta a la crisis del banano en el departamento del Magdalena, de las cuales se destaca para el caso de El Rodadero, la carretera Hernández Pardo que conectó a esta playa con Santa Marta, el Hotel Tamacá y el Balneario El Rodadero. Como se ha mencionado a lo largo de este documento esas obras de infraestructura iniciaron en la Gobernación del Coronel Rafael Hernández Pardo (1954-1957) y fueron inauguradas en 1959.

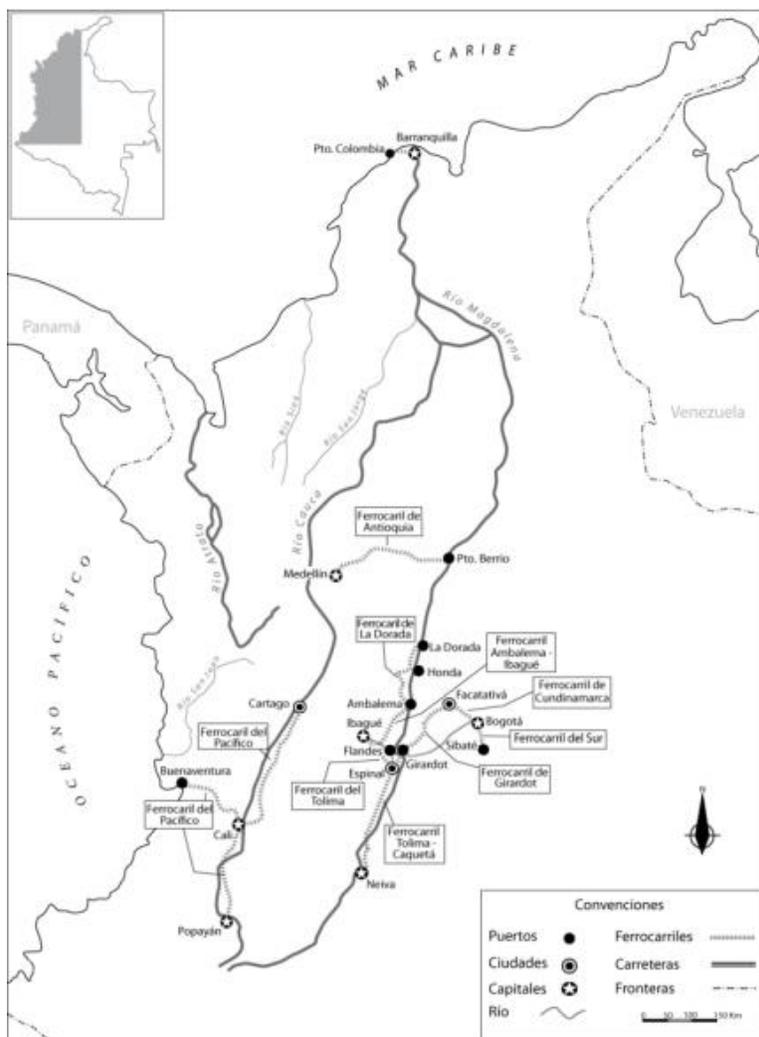
Este punto resulta fundamental debido a que además de ser las primeras intervenciones relacionadas con el turismo en el área de estudio, se encontraron procesos similares, como es el caso de Girardot, en el cual según Fayad (2009) la consolidación del turismo allí también se relacionó con las inversiones estatales y la crisis económica del municipio en el siglo XX.

A diferencia de la ciudad de Santa Marta, según la misma autora citada anteriormente, Girardot en las primeras décadas del siglo XX ya se estaba posicionada como ciudad turística, sin embargo, en esos años el turismo no era su principal actividad económica sino que dependía al igual que Santa Marta del puerto, pero con la diferencia de que este se basaba en el transporte fluvial y no marítimo, y en vez de banano

permitía principalmente el comercio de café (que fue el principal producto de exportación del país en esa época), a través de la conexión que le permitía el Río Magdalena con diferentes ciudades en el país.

Como muestra el mapa 41, al igual que Santa Marta con respecto a zona bananera, el movimiento mercantil de Girardot a través del puerto se veía apoyado por la infraestructura del ferrocarril que logró en el siglo XX la conexión con Bogotá, conectando por tanto a la capital del país con la costa caribe a través del empalme del ferrocarril de la sabana con el puerto fluvial de Girardot, siendo por tanto al puerto de Girardot uno de los más importantes puertos del país gracias a su posición geoestratégica a principios del siglo XX.

Mapa 41: Publicidad de Cuellar, Serrano, Gómez Y Salazar, Ltda. (1958)



Nota. Adaptado de Ferrocarriles y cables aéreos de 1927, Base cartográfica tomada de Archivo General de la Nación-Colombia. Fuente: Fayad, A. (2009, p. 89)

Sin embargo, según Fayad (2009), desde finales de la década de 1930 y principalmente en la década de 1940, Girardot empieza a tener un decaimiento económico, el cual provocó un cambio:

[...] en la estructura comercial y social del municipio, obligando a asumir nuevas actitudes e incluso estrategias para sobrellevar la crisis. Además de la prestación de servicios comenzaron a aparecer uno a uno los elementos que hacían de Girardot el ideal turístico del interior del país: El fácil acceso que incluía, excelente infraestructura vial y la posibilidad de utilizar vías aéreas, terrestres y fluviales; el río y el calor acompañado de un ambiente festivo y bellas mujeres. (Fayad, 2009, p. 116)

Por tanto, la anterior cita afirma que el turismo se mostró como solución o salida a la crisis que había en la ciudad. Teniendo en cuenta que al igual que la ciudad de Santa Marta como se profundizó en el subcapítulo anterior y en el capítulo 2, la infraestructura heredada de la economía de las décadas anteriores, tanto la infraestructura Férrea como las conexiones fluviales y las nuevas conexiones viales y aéreas que conectaban a Santa Marta con el centro del país y a Girardot con diferentes puntos del país incluyendo la costa caribe, pero principalmente para los dos casos la conexión que heredaron con Bogotá resultó fundamental, debido a que en ambos lugares los bogotanos eran los principales turistas a principios de la segunda mitad del siglo XX.

Más aun, se resalta que, aunque Girardot tenía varios hoteles antes del decaimiento de la economía de la ciudad, estos se enfocaban en satisfacer la demanda de viajeros que se trasladaban allí por motivos comerciales, mientras que para Fayad (2009) un icono en la constitución del turismo en esa ciudad fue la creación por parte de la administración municipal del Hotel Tocarema, teniendo su inauguración el 7 de agosto de 1952, siendo de total propiedad y administración municipal, según la misma fuente, al igual que fue el Hotel Tamacá y el Balneario El Rodadero en la misma década.

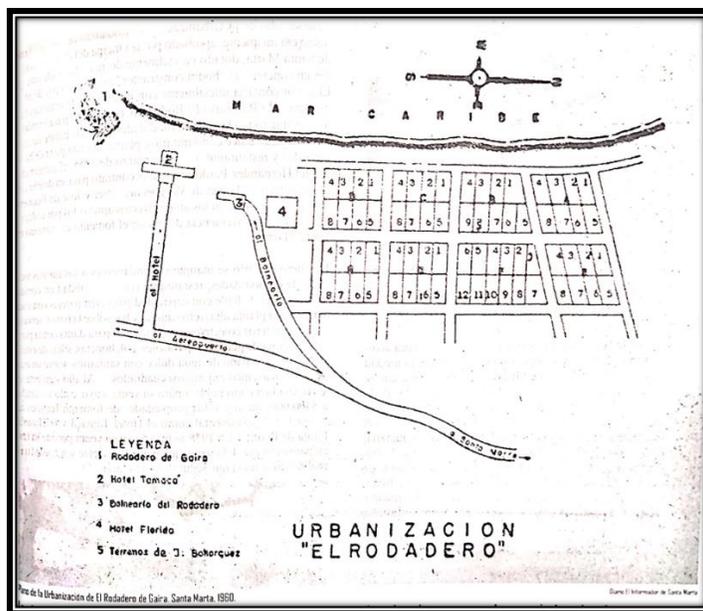
Sobre ello, cabe destacar que nuevamente se evidencia el papel activo del Estado en la promoción del turismo y en la configuración de los lugares turísticos después de 1950.

En síntesis, tal como muestra la leyenda del plano de 1960⁴³ de la Urbanización El Rodadero de Gaira (Mapa 42), las inversiones en El Rodadero en la década de 1950 fundamentalmente fueron: a) por una lado, la construcción del Hotel Tamacá, el Balneario El Rodadero y la avenida Hernández Pardo, las tres de carácter Estatal, fenómeno que no fue único sino que puede ser contrastado en la misma temporalidad

⁴³ También aparece representado el Hotel Florida, sin embargo, no se encontró información acerca de las inversiones y los propietarios y/o promotores.

con otros lugares en el país que también empezaron a constituirse como turísticos; y b) los terrenos del señor Joaquín Bórquez Rubio, que dan apertura a la apropiación e inversión por parte de actores privados, dinámica que seguiría en las subsiguientes décadas, teniendo en cuenta que también en otros lugares turísticos como Girardot el sector privado tuvo un importante papel a principios de la segunda mitad del siglo XX, de acuerdo con el trabajo de Fayad (2009).

Mapa 42: Plano de El Rodadero (1960)



Nota. Adaptado de *Plano de la Urbanización de El Rodadero de Gaira Santa Marta* (p. 231). de A. Ospino, 2012.

De esta manera, a finales de la década de 1950 la Gobernación del Magdalena, según Ospino (2012) proyectó su urbanización cuyos lotes se vendieron a precios bajos, de acuerdo con el periódico *El Informador* (2018) en un principio se ofrecían lotes desde un peso el metro cuadrado. Más aun, la Gobernación continuó con inversiones de infraestructura en el área, de acuerdo con Ospino (2012) enfocadas en dotar de infraestructura vial y de servicios públicos, sobre ello se destaca que, adjudicó un contrato para pavimentar 13.000 metros cuadrados en concreto reforzado a las firmas constructoras de los ingenieros Jorge Delgado Barreneche y Rodrigo Martínez Robles.

Mientras que, en la década de 1960, como se mencionó anteriormente el señor Joaquín Bohórquez Rubio junto con la firma Cuéllar Serrano Gómez y Salazar Ltda., emprendían en la venta de lotes en El Rodadero, ofertados en Santa Marta, Bogotá, Cali y Medellín, en esta última ciudad a través de Urbanización Técnicas Ltda, según Ospino (2012).

Los terrenos de Bohórquez Rubio y la Gobernación del Magdalena se pueden observar en la siguiente imagen aérea de 1980, que ya había sido expuesta en el capítulo 2. En la imagen, los terrenos de Bohórquez Rubio son señalados con un polígono amarillo, mientras que los de la gobernación fueron representados con un polígono rojo, con su respectivo loteo propuesto en 1960. Además, se presentan los límites de El Rodadero, Gaira y Playa Salguero.

Imagen 64: Terrenos de Joaquín Bohórquez Rubio y la Gobernación del Magdalena (1960)

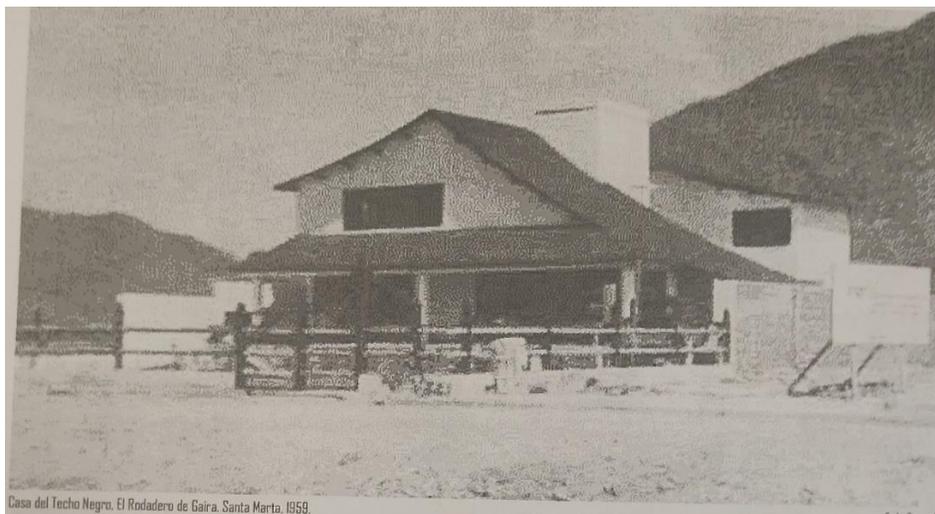


Nota. Adaptado de Fotografía aérea de Santa Marta, 1980. Solicitada al Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Como evidencian los anteriores postulados y las entrevistas realizadas a habitantes de Santa Marta y trabajadores de El Rodadero, los compradores de los inmuebles especialmente fueron personas de los

principales núcleos urbanos de ese momento como Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla, entre ellos se destacan, según los datos aportados por Ospino (2012), los samarios radicados en Barranquilla Manuel Julián De Mier Salcedo y Aquiles R. Abello, quienes trasladaron sus residencias a esa playa, así como también el antioqueño Martín Bernal, quien adquiere el primero inmueble habitacional familiar en la historia de El Rodadero (Ver imagen 65) ubicado frente al mar y diseñado por el arquitecto samario Carlos Proenza Lanao, según algunos Blogs como “*Pasión por Santa Marta*” (2021) y Ospino (2012).

Imagen 65: Casa Techo Negro en el Rodadero



Nota. Adaptado de Casa Techo Negro en el Rodadero (p. 230). Solicitada al Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Esas inversiones y/o compras hechas desde las principales ciudades se ven evidenciadas por las promociones que se hicieron de estas, tal como muestra la publicidad de los lotes de Joaquín Bohórquez, pero también de otras firmas constructoras como Humberto Ochoa y Asociados, quien como evidencia la imagen 66, señalado con un círculo rojo, en 1965 enfocaron las ventas de apartamentos del edificio “El Morro” en El Rodadero, en ciudades como Bogotá, Medellín, Barranquilla y Santa Marta.

Imagen 66: Publicidad de edificios de El Rodadero (1965)

Felices vacaciones en la playa más bella de América

El Rodadero, la mejor playa de América: esquí, pesca, La Sierra Nevada, cine, magníficos restaurantes y todas las comodidades.

Compre hoy mismo su apartamento de Propiedad Horizontal en este moderno edificio y páguelo cómodamente con una pequeña cuota inicial y 24 meses de plazo.

EDIFICIO EL MORRO
PROPIEDAD HORIZONTAL
El Rodadero Santa Marta

40 apartamentos,
3 alcobas, salón comedor,
2 cuartos de baño,
amplias terrazas,
parqueadero cubierto.

ARQUITECTOS CONSTRUCTORES
ARCOS LTDA,
ISRAEL SCHWARTZ,
ROBERTO ACOSTA MADIEDO,
LUIS MERCADO,
Apartado Aéreo 2192.
BARRANQUILLA, COLOMBIA.

VENTAS
MEDELLIN: HUMBERTO OCHOA Y CIA. LTDA.
TEL. No. 42-74-60
BOGOTÁ: ROBERTO COLLINS Y CIA. LTDA.,
TEL. No. 41-93-32
BARRANQUILLA: JUAN COYMAT, TEL. 12.621
SANTA MARTA: EDIFICIO EL MORRO
(CASETA DE VENTAS)

1965

Nota. Adaptado de [Edificio El Morro. Propiedad Horizontal. El Rodadero. Santa Marta], Humberto Ochoa y Asociados (s.f)

Sobre lo planteado aparecen dos actores: por un lado, los propietarios de los lotes y las sociedades inmobiliarias quien además de encargarse del proceso de construcción, al igual que algunos dueños se

encargaban, según Mertins (1972) y lo expuesto en párrafos anteriores de anunciar “la venta de apartamentos en todas las grandes ciudades de Colombia.” (p. 158) ⁴⁴

Teniendo en cuenta que, en la década de 1960, se consolida la Sociedad Condómino Ltda., conformada por el arquitecto Carlos Proenza Lanao (mencionado anteriormente), el ingeniero José Manuel Romero y el empresario Raúl Abuchaibe, según Ospino (2012), quien además afirma que, sobresalieron porque diseñaron, construyeron y vendieron cerca de 400.000 metros cuadrados entre 1964 y 1974, entre ellos el Edificio Los Corales⁴⁵ en 1966, el Conjunto Residencial Los Bungalows, el Edificio Tayronaca, Edificio Los Balcones, el Conjunto de Cabañas Las Villas, el edificio Macondo en 1967 y el Edificio Iroka en 1970.

Además, según Ospino (2012) el arquitecto Carlos Proenza construyó una casa propia en El Rodadero, llamada El Pico, “levantada casi en la cúspide del cerro de El Rodadero, por mucho tiempo icono natural del sector.” (Ospino, 2012, p. 249)

Por otro lado, la figura de “sociedades constructoras” es importante, porque deja en evidencia otro actor, los bancos, debido a que según Ospino (2012), dichas sociedades eran las encargadas de ofertar los proyectos de apartamentos, pero las obras solo iniciaban cuando las ventas promediaban el 50%, y el saldo era financiado a través de un banco. Al respecto, según los planteamientos del autor, se destaca el Banco Bananero y la Compañía Bananera de Seguros, S.A., quienes, además, otorgaron “créditos con facilidades de pago para la adquisición de apartamentos” (Ospino, 2012, p. 239)

El Banco Bananero, Según Caro (2016), se conformó en 1958 en el contexto de la crisis de las exportaciones de banano en el departamento del Magdalena, la cual se expuso en el capítulo anterior. Según el mismo autor, la entidad tenía la misión de fomentar el comercio, la industria y las actividades agrícolas en el departamento. Para ello ofreció préstamos a los productores de guineo locales, a campesinos y pequeños empresarios rurales.

Sin embargo, Caro (2016), afirma que, su surgimiento también está ligado a la tendencia regional y nacional, y no solo fue una iniciativa exclusiva del contexto económico del sector bananero. Ejemplo de

⁴⁴ Por otro lado, la publicidad del Edificio “El Morro”, da evidencia de otro aspecto que se mencionó en los capítulos anteriores, que el turismo en El Rodadero entre 1950-1970, era particularmente un turismo de familias.

⁴⁵ Dicha construcción, según Ospino (2012) fue ofrecida por sus representantes Humberto Ochoa en Medellín y Roberto Collins y Cía., en Bogotá, quienes también se habían asociado en la venta del edificio El Morro previamente mencionado

esa tendencia nacional para el autor fue la creación el Banco Cafetero y el Banco Ganadero en la década de 1950.

Un dato crucial que se relaciona con el capital invertido en El Rodadero entre 1950-1980, es que según Caro (2016), la mayoría de accionista del Banco Bananero eran personas y empresas pertenecientes a las familias tradicionales de la región: Dávila, Dangond, Fernández de Castro, Diazgranados, Abello, Pinedo, Campo, Riascos, Zúñiga y Vives⁴⁶. Siendo el principal promotor del banco José Benito Vives de Andreis.

Según, Ospino (2012) José B. Vives de Andreis, era el gerente del Banco Bananero, quien “divulgaba el incentivo, que por disposición de la alcaldía se exoneraba del pago de impuesto de industria y comercio por el termino de cinco años a todo hotel, restaurantes o empresa similar con fines de fomentos turístico.” (Ospino, 2012, p. 239). Logrando según el mismo autor atraer el interés de empresarios y firmas constructoras después de 1960.

Teniendo en cuenta que, según el mismo autor, los hermanos y sobrinos de José B. Vives eran los representantes legales de las compañías, y a la vez políticos que ostentaban cargos gubernamentales a escala nacional y regional, considerando que José B. Vives había sido Gobernador del Magdalena y alcalde Santa Marta en años anteriores.

Esos datos presentados, permiten evidenciar, por tanto, una importante relación entre la crisis económica del departamento gracias a la disminución de la exportación de Banano y el fomento de las inversiones en El Rodadero, al igual que mostraron que las familias tradicionales de la región o la élite regional fueron actores importantes en la constitución de El Rodadero entre 1950-1980.

Con respecto a la inversión en hotelería, se encontró que el segundo hotel construido en El Rodadero fue el Hotel Parador de Mestre en 1962 constituido por 11 habitaciones, propiedad de Miguel Mestre Borrás y su hermano, el primero era un español radicado en Barranquilla después de la Guerra Civil Española.

⁴⁶ “De los 125 accionistas que registró el Banco Bananero del Magdalena en su última emisión de 1967, once eran personas jurídicas (8,8%), de las cuales solamente una no era propiedad de las familias relacionadas. La excepción fue Inversiones Illidge Ltda, que contaba apenas con \$538 en acciones (0,004%). De las 114 personas naturales, los apellidos que más veces aparecieron como accionistas fueron justamente los antes referenciados. Las cifras arrojaron que 57 personas (49,5%) hacían parte de las familias tradicionales bananeras y políticas del Magdalena. En suma, el 58% de los accionistas eran de estas familias. El resto correspondía a pequeños productores locales federados. No obstante, en términos de capital, de los \$12'000.000 que poseía en acciones el Banco, los integrantes de estas familias poseían más del 96%.” (Caro, 2016, p. 273)

Posteriormente, según el Informador (2015), su hijo Miguel Mestre, quien se había radicado en la ciudad de Santa Marta pasó a administrar dicho hotel y además construyó el Hotel Español, Colonial aledaño a la zona de la Marina.

Otros Hoteles que se construyeron en la década de 1960 fueron el Hotel Lilliam de Héctor Díaz, pero no se halló información sobre este individuo, y el Hotel la Sierra, de Francisco Riascos y Álvaro Riascos Fernández (padre e hijo). Este último, es procedente de Ciénaga Magdalena, arquitecto de la Universidad de los Andes, egresado en 1956, trabajó en diferentes empresas y firmas de arquitectura de las cuales se destaca: Riascos Morelli y Cía. Ltda, de la cual fue socio y gerente, entre 1959-1963; y la Constructora Arcos y Cía. Ltda, que fundó y dirigió desde 1964 hasta el año 2000⁴⁷. Además, se destaca que también fundo el Hotel Arizona en la ciudad de Cúcuta. Teniendo en cuenta que, como se mencionó en el capítulo anterior, la familia Riascos también había sido una de las familias que había invertido en la bonanza bananera.

Comentado lo anterior, se da paso al último aspecto relacionado con el origen del capital invertido en la constitución del paisaje turístico de El Rodadero entre 1950-1980, la relación que tuvo con la bonanza marimbera. Debido a que es uno de los elementos más importantes del contexto regional y local en la década de 1970.

A grandes rasgos, la bonanza marimbera puede ser entendida como el auge a lo largo de la década de 1970 y principios de 1980 de la exportación ilícita de marihuana en la costa Caribe. Principalmente la marihuana era cultivada en la Guajira, la Sierra Nevada de Santa Marta y la Serranía del Perijá, y siendo una de las principales salidas de dicha producción el Mar Caribe, en las playas ubicadas dentro de los límites del municipio de Santa Marta, como el Parque Nacional Tayrona, El Rodadero y la Bahía de Gaira. Aunque, según Ardila, Acevedo & González (2013) las mafias estadounidenses siempre tuvieron el “control de las rutas y la distribución de la marihuana en los Estados Unidos”. (p. 57).

Pero, de acuerdo con estos mismos autores, el auge del negocio de la exportación de marihuana, se dio gracias a los contactos entre los contrabandistas del departamento de la Guajira y los contrabandistas norteamericanos. Teniendo en cuenta que en el capítulo anterior se mencionó que los contrabandistas guajiros desde décadas previas a la bonanza comercializaban artículos como cigarrillos, whisky y electrodomésticos.

⁴⁷ Esta información fue suministrada por Bermúdez (2018) y por el proyecto de grado de Nieto (2018)

Además, Ardila, Acevedo & González (2013) afirman que, las utilidades de dicha economía ilegal se filtraron tanto en negocios legales como ilegales, y tanto ricos como pobres de la ciudad de Santa Marta terminaron directa o indirectamente involucrados en el desarrollo de esa economía ilegal.

Más aun, se tiene en cuenta que la bonanza marimbera, estuvo marcada por “la emergencia de un grupo social, cuyo estilo de vida giró en torno a la compra o construcción de lujosas casas, de hoteles, de la colección de carros y de armas hasta influyeron en la música vallenata. Esto se tradujo en una siniestra simbiosis entre los traficantes locales y el poder político y económico.” (Ardila, Acevedo & González; 2013, p. 55)

Sobre esa simbiosis, los mismos autores comentan que, las familias tradicionales o prestantes de Santa Marta, sobre las cuales se ha hecho referencia a lo largo de este capítulo, manejaron el negocio de la marihuana, más aún, según los mismos autores, no siempre de forma clandestina, sino que la población en general de Santa Marta, tanto civiles como personas en cargos administrativos y militares sabían de los vínculos de dichas familias con la economía ilegal de la marihuana.

Teniendo en cuenta que dichas familias, según la misma fuente anteriormente cita, contrataban el personal que entraba al proceso y con el paso del tiempo se hicieron dueñas del tráfico de marihuana:

En Santa Marta las familias prestantes que controlaban el negocio de la marihuana en su primera etapa, fue la familia Dávila Armenta y Dávila Jimeno, estas familias poseían demasiado dinero debido a los negocios de las exportaciones de banano hacia el exterior. Al tener contactos en el extranjero y un capital base, hizo que se involucraran en la exportación de la yerba, para eso alquilaron flotillas de barcos para que la transportaran directamente a los Estados Unidos. Muchas familias de la élite samaria eran dueñas de barcos y aviones, estos poseían los medios para llevar la marihuana directamente a los Estado Unidos (Castillo, 1987) citado por Ardila, Acevedo & González (2013 p. 56)

Sin embargo, este subcapítulo no se pretende extender en la bonanza marimbera en general en la ciudad de Santa Marta, sino que, con ese contexto presentado, se va a exponer la manera en que esa economía ilegal fue un elemento constitutivo del paisaje turístico de El Rodadero en la década de 1970.

En el capítulo 2, se presentaron unas construcciones de los Barrios acomodados de Santa Marta que tenían elementos en común con algunas edificaciones de El Rodadero, concretamente las siguientes:

<i>Imagen 67: Vivienda del Barrio El Prado</i>	<i>Imagen 68: Construcción de El Rodadero</i>
	
<p>Nota. Adaptado de [Santa Marta, Colombia] de Google Maps, 2013.</p>	<p>Nota. Adaptado de [El Rodadero, Santa Marta, Colombia] de Google Maps, 2019.</p>

Sobre estas se quiere resaltar un aspecto importante, y es que su arquitectura y los elementos en común son muy similares a la casona de dos mil metros cuadrados de Rafael Aarón, “Maracas” (imagen 69), contrabandista y marimbero de la época. De esta manera, se encuentra en un primer momento una relación estética entre algunas edificaciones de El Rodadero con la Bonanza Marimbera. Presentándose dicha similitud como una marca espacial de la relación entre el turismo y la bonanza marimbera en esa época.

<i>Imagen 69: Casona de “Maracas” en el Barrio El Jardín</i>

<p>Nota. Adaptado de <i>Drop Bear Hostel</i>, Tripadvisor (2021)</p>

Sin embargo, dicha relación no es solo estética, sino que:

Rafael Aarón (Maracas) contrabandista de cigarrillos, perfumes y whisky, tenía su puesto de venta en San Andresito, para aquella época ubicado por el hotel panamericano, debido a la persecución de los agentes de la aduana a los contrabandistas fue trasladado al sector de la iglesia San Francisco, aun así, la persecución de los agentes de la aduana no cesaba esto llevo a que “maracas” se trasladará al Rodadero y a que pusiera su puesto de venta por el hotel Tamacá.

Maracas y los demás contrabandistas para evadir a los agentes de la aduana comienzan a transportar la mercancía en bongos desde Dibulla hasta Gaira o los sitios del parque Tayrona, en los bongos se transportaba cigarrillos, perfumes, whisky, los guajiros eran los encargados de transportar toda la mercancía de contrabando, pero al regresarse a La Guajira se llevaban el café que en ese tiempo lo sacaban de contrabando hacia Venezuela. (Ardila, Acevedo & González; 2013, pp. 43-44)

De esta manera, se empieza a evidenciar que El Rodadero y la Bahía de Gaira, se configuraron como lugares importantes de las economías ilegales. Más aun, que la zona de El Rodadero hasta Playa Salguero, como se verá más adelante, no solo se configuró como lugares dispuestos a satisfacer las demandas de recreación y ocio de turistas, sino también fueron lugares de disfrute e inversión de los marimberos en la década de 1970 y principios de la década de 1980.

Continuando con Rafael Aarón, “Maracas”, su caso también evidencia las alianzas entre los contrabandistas y marimberos que invirtieron en El Rodadero con la élite política de Santa Marta. Debido a que, según los anteriores autores citados, “Maracas”, apadrinado por Edgardo Vives Campo, compró todo el electorado y ganó el puesto de concejal en dos oportunidades. (Ardila, Acevedo & González; 2013)

Aunque, también es importante mencionar que, “Maracas”, compró una casa poco antes de que lo mataran, en el corregimiento de Gaira, “el barrio en el que vivía, donde era amo y señor y desde cuyas playas despachaba a La Florida embarques con toneladas de marimba. Después de su muerte, la mansión que no alcanzó a ocupar se la compró a su familia otro marimbero, de apellido Iguarán. (Pinzón, 2017, párr. 37)

Otro actor significativo en ese contexto fue Boris Olarte, en general la familia Olarte, porque también es importante mencionar a Marcos y Aristóteles Olarte. Familia que adquiere a finales de la década de 1970 el primer y más importante hotel de El Rodadero, el Hotel Tamacá. Según Ospino (2012), “El 17 de marzo de 1978, el hotel es adquirido por la Compañía Olarte Morales e hijos Ltda. Al edificio se le adiciona un nuevo piso en 1980 con 12 nuevas habitaciones.” (p. 235) Teniendo en cuenta que Boris Olarte estuvo preso en Estados Unidos por narcotráfico, aunque actualmente ya finalizó su condena y regreso al país.

Más aun, según entrevistas hechas a habitantes de Santa Marta y trabajadores de El Rodadero, se cree que esta familia despacho embarcaciones de Marihuana hacia el exterior por este hotel en la época de la bonanza marimbera y la ampliación del hotel realizada en 1980 fue fruto del lavado de dinero proveniente de esa economía ilegal.

Otro caso que vale la pena mencionar es el de miembros de la familia Vives y José Rafael Abello, conocido como el “Mono” Abello, un reconocido marimbero, que también fue extraditado, pero ya regreso al país, quien adquirió en la época de la bonanza dos apartamentos en El Rodadero, según la revista Semana (2015).

Además, se nombra la familia Vives, debido a que, José Rafael Abello, se casó en los años de la bonanza marimbera con Ana Elisa Vives Pérez, hermana de "Jota Vives" (Joaquín José Vives Pérez) un reconocido político de la región.

Otro caso conocido relacionado con las familias tradicionales de Santa Marta es el caso de Eduardo Dávila, perteneciente a la familia Dávila Armenta, mencionada anteriormente, también narcotraficante de la época de la bonanza marimbera, quien fue dueño del Unión Magdalena. Según Molano (2021) “entre sus socios y primos están los hermanos Raúl y Pedro Dávila Jimeno, quienes desde hace 20 años se resisten – sabrán ellos cómo– a la extinción de dominio de varias de sus propiedades. Una de ellas es un lote y casona enorme a medio construir en Playa Salguero, en Santa Marta.” (párr. 3)

Esos casos anteriores, debido a que los implicados han sido extraditados están bien documentados, sin embargo, en las entrevistas realizadas a habitantes de Santa Marta y trabajadores de El Rodadero, se detalló otro proceso importante.

Según los entrevistados, gracias a las dinámicas del contrabando, a las rutas y conexiones que se había consolidado en la década de 1960, fue más sencillo el lavado de dinero proveniente de la producción y comercialización de marihuana en la época de la bonanza. Debido a que en muchos casos no se intercambiaron dólares o capital en forma de dinero, sino que se intercambiaron productos como electrodomésticos y licores. Además, destacan que parte de esas ganancias fruto de esos arreglos comerciales fueron invertidos en El Rodadero, y que muchos de esos comerciantes del San Andresito eran personas pertenecientes a la élite de la ciudad.

De esta manera, los entrevistados afirman que, se lavaba la plata en los San Andresitos, utilizando las estructuras y las redes que ya se utilizaban en el contrabando, y luego con esa plata ya “lavada” o legalizada se realizaron inversiones inmobiliarias en El Rodadero, pero con la particularidad de que dichas inversiones se realizaron en áreas cercanas a la carretera, la vía Hernández pardo, y no hacia el mar.

Además, como se mencionó anteriormente, en El Rodadero no solo se invirtió dinero proveniente de la exportación ilegal de marihuana en la época de la bonanza, sino que también según fuentes como Ardila, Acevedo & González (2013) fue un sitio de diversión de los marimberos.

De esta manera, los datos y relaciones explicadas en este apartado permiten afirmar que el paisaje de El Rodadero fue entre 1950-1980, un paisaje de los grupos dominantes. Como se trató de resaltar, los principales actores en su constitución fueron, por un lado, los grupos que más tenían poder en la ciudad de Santa Marta y el departamento del Magdalena. Donde la configuración de El Rodadero fue funcional a sus intereses, y aunque surgieron otros actores como los marimberos que no eran pertenecientes a la élite regional, ellos lograron alianzas que no desestabilizaron su control, sino que también se vieron beneficiados de eso.

Teniendo en cuenta que su poder no se limitaba al capital invertido en El Rodadero, sino que también tenían el poder sobre gran parte de la tierra en el departamento, y ellos ocupaban principalmente los cargos administrativos en la región. La gestión de las personas de dichas familias que ocupaban cargos de poder político fue la que dotó de la infraestructura necesaria para consolidar la práctica turística en El Rodadero.

Por otro lado, con respecto a las personas del interior del país que invirtieron en apartamentos en El Rodadero, es importante mencionar que ese hecho no estaba fuera de la lógica de los grupos dominantes, sino que al ser también pertenecientes a los grupos acomodados de sus lugares de origen, se evidencia que la configuración de El Rodadero fue funcional a la consolidación de esos nuevos estilos de vida, asociados con la recreación y el ocio que estaban adoptando en esa época, principalmente las personas de clase alta del país, quienes eran los que tenían el capital necesario para viajar y tener casas o apartamentos de segundas residencias.

Además, gracias a que el arriendo de los apartamentos y la construcción de edificios de segundas residencias fue más importante que la oferta hotelera, y dado que esos apartamentos fueron principalmente ofertados y vendidos en las principales ciudades del país, Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, se destaca que, gran parte del capital fruto del turismo en El Rodadero se estaba yendo a esas principales ciudades, ya fuese a través de los arriendos o mediante las ganancias de los grupos inmobiliarios y las firmas de arquitectos.

En esa línea de ideas es importante mencionar que la participación de samarios de las clases bajas o de sectores que no eran de la élite samaria, en el turismo de El Rodadero se evidencio, principalmente en emprendimientos que no generaban el mismo nivel de ganancia que el sector inmobiliario, sino que eran emprendimientos más modestos como el de Rosa Yepes.

Conclusiones

El propósito de este trabajo fue analizar la configuración del complejo turístico de *El Rodadero*, a través de la transformación del paisaje y las prácticas económicas desde 1950 hasta 1980. Sobre lo cual, se entendió al paisaje turístico de El Rodadero como resultado de diferentes periodos y acciones pasadas, tanto socioculturales como físico-ambientales. Teniendo en cuenta que dicho paisaje pudo legitimar un determinado orden espacial que respondía a los intereses de determinados grupos.

Aunque la configuración de El Rodadero como centro turístico inició en la década de 1950, década en la cual se hallaron las primeras propuestas de constituir la práctica turística en dicha playa, siguiendo los argumentos anteriores, en los siglos y décadas precedentes se desarrollaron los factores y elementos necesarios para su surgimiento, o, en otros términos, se constituyeron las condiciones necesarias para la configuración de dicho lugar.

Sobre ello se destacan las condiciones ambientales, las cuales, fruto de procesos que datan de hace millones de años, como el movimiento de las placas tectónicas impulsado por la desigual distribución de calor en el interior de la Tierra que dio como resultado la ubicación de Santa Marta y El Rodadero frente al Mar Caribe en las estribaciones de la Sierra Nevada, con un clima cálido-seco y aledaño a la desembocadura del Río Gaira, fueron un importante recurso turístico del área de estudio, y fueron un elemento esencial para la consolidación de la práctica turística en Santa Marta entre 1950-1980 y para la configuración del paisaje turístico de El Rodadero en la misma temporalidad, donde el mar, el río, el clima y la vegetación jugaron un papel clave que benefició la producción de El Rodadero como un lugar ideal para la práctica turística de sol y playa, y ese mismo proceso tuvo impactos ecosistémicos donde el turismo implicó nuevos usos del río Gaira, y donde se dio un mal manejo de los desechos que afectaron a ese mismo, al igual que implicó el desplazamiento de la vegetación que había previamente a la configuración del paisaje.

Más aun, sobre su ubicación frente al Mar Caribe, se concluye que no se puede pensar el paisaje turístico de El Rodadero y la economía de Santa Marta, sin dicho factor, debido a que el mar fue un elemento constituyente de la economía de Santa Marta y del departamento del Magdalena a lo largo del siglo XX.

Considerando que en la primera mitad de ese siglo, la economía de la ciudad y del departamento se basó en las exportaciones de banano hacia otros países, por tanto dependió de la conexión con otros lugares por el mar Caribe y el océano Atlántico, mientras que en la segunda mitad del siglo XX, se consolida la

práctica turística principalmente en El Rodadero, donde toda la configuración de dicho centro turístico y su oferta estuvo relacionada con el mar Caribe, al ser un turismo principalmente de sol y playa.

Teniendo en cuenta que la práctica turística en esta investigación no fue reducida a un conjunto de transacciones monetarias o a un conjunto de hoteles, restaurantes y resorts, sino que se entendió como parte de los procesos sociales y como fruto de unas condiciones materiales y de un contexto histórico determinado. Sobre ello, se destaca que el surgimiento de El Rodadero como destino turístico dependió de una serie cambios sociales y de procesos históricos.

Al respecto, cabe mencionar que, el turismo de sol y playa dependió históricamente de la revalorización de las aguas del mar en el siglo XIX en Europa, de la construcción de nuevos discursos que les otorgaron características bondadosas a las aguas de mar, colocando a las playas, primero las de aguas frías y subsiguientemente a las de aguas más cálidas en el plano de la salud. Siendo esto, condición necesaria para que tiempo después se consolidará la práctica turística de sol y playa. Teniendo en cuenta que entender o percibir el agua de mar como elemento curativo, fue de la mano con transformaciones físicas que se materializaron en balnearios y tiempo después en centros de recreación.

Tendencia que se ha mantenido, donde, la práctica turística ha implicado históricamente la adecuación de espacios y la transformación de paisajes para responder a la demanda del mercado. Teniendo en cuenta que, la configuración de paisajes turísticos responde a un determinado orden económico, político, cultural y estético, y que la producción de lugares turísticos es un proceso dinámico, por tanto, que la localización de los centros turísticos más atractivos para el mercado varía históricamente y está asociado a las ideas y concepciones sobre la “naturaleza” y a la relación ser humano-naturaleza en un determinado momento, donde se le imprime a la “naturaleza” características que en momentos anteriores no tenía, como asociar en el siglo XIX las aguas de mar con la salud y en el siglo XX con el ocio y la recreación.

Además, se destaca que el surgimiento de El Rodadero como centro turístico en la década de 1950 respondía a un contexto nacional, continental y mundial de crecimiento y consolidación del turismo de sol y playa en áreas tropicales y cálidas, y del aumento de lugares destinados a responder a las demandas de este tipo de turismo en Colombia, el continente americano y Europa, en síntesis, se dio en el contexto del turismo de masas.

Teniendo en cuenta que a escala nacional, el periodo entre 1950-1980, fue una época donde se dieron grandes consignas en términos gubernamentales y normativos en Colombia, que dieron cuenta del interés por el turismo por parte del Gobierno Central y por parte de las demás administraciones locales, donde

se fueron creando figuras y entidades dedicadas a ese sector, principalmente se evidenció un interés en promover la constitución del turismo de sol y playa en la Costa Caribe, específicamente en Cartagena, Santa Marta, y San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Bajo esta línea de ideas, se encontró que el Gobierno Central a lo largo del siglo XX jugó un papel activo en la configuración de paisajes turísticos y en la consolidación de la práctica turística a nivel nacional, acorde a las ideas del Estado de Bienestar imperantes en ese momento, pero después de la década de 1980, se encontraron importantes cambios en el papel del Gobierno central y las administraciones locales en asuntos relacionados con la planificación, gestión y control del turismo, donde se le cedió protagonismo a actores privados.

Además, a principios de la segunda mitad del siglo XX, cuando se empezó a constituir el turismo en El Rodadero, se evidenció que se dio en un contexto de crisis económica de la ciudad de Santa Marta y del departamento del Magdalena, debido a que dichos lugares habían quedado sin su principal actividad económica, después del traslado de las actividades productivas de la United Fruit Company a la zona del golfo de Urabá, viéndose afectados los habitantes del departamento del Magdalena en general, pero también las Élités económicas quienes también dependían de la producción y exportación de banano.

Considerando que lo anterior es un elemento muy importantes para entender la configuración del paisaje turístico de El Rodadero entre 1950-1980, debido a que la crisis económica anteriormente expuesta, a principios de la segunda mitad del siglo XX cuando se empezó a constituir el turismo en El Rodadero y en la ciudad de Santa Marta, causó que a pesar de que habían muchas posibilidades de inversión en la ciudad de Santa Marta y en el departamento del Magdalena, gracias a aspectos como la infraestructura férrea heredada de la bonanza bananera, mano de obra barata disponible, y debido a las condiciones ambientales que hubiesen permitido el desarrollo de diferentes economías, dado la crisis de ese momento, el turismo en El Rodadero surgió en un momento donde había un escaso capital disponible.

Por tanto, las intervenciones en El Rodadero pudieron ser una estrategia para hacerle frente a la crisis económica de la ciudad y del departamento. Proceso que puede ser entendido como un arreglo espacio temporal, debido a que, al menos en la primera etapa de El Rodadero se dio dicho proceso, donde, se trasladó el capital a un lugar que antes no era sobresaliente en termino de inversión y generación de riqueza, el sector ahora conocido como El Rodadero, y se dio inició a proyectos infraestructurales financiados por el Estado central y por la gobernación departamental, posiblemente para recuperar el crecimiento económico. Ejemplo de ello, la adjudicación de terrenos baldíos en lo que actualmente se

conoce como El Rodadero, la construcción de la vía Hernández Pardo para conectar dicha playa con la ciudad de Santa Marta, la construcción del primer hotel, a cargo de la gobernación, dando inicio al centro turístico, subsiguientemente su venta y la venta de lotes del área planificada con usos y funcionalidad turística.

Teniendo en cuenta que la constitución de El Rodadero también coincidió con la consolidación del contrabando en la región y años después, en la década de 1970 con el auge de exportaciones ilegales de Marihuana en la Región Caribe.

Además, se destaca que el surgimiento de la práctica turística en El Rodadero dependió en gran medida del desarrollo de la infraestructura férrea heredada de la bonanza bananera y de la construcción del Ferrocarril del Atlántico (1950-1961), así como también de las nuevas conexiones viales, principalmente la vía que unió a Santa Marta con Barranquilla inaugurada en 1960. Además, se resalta que, posiblemente esos cambios en las conexiones de Santa Marta con las ciudades del interior del país y con Barranquilla condicionaron que el despegue de la inversión inmobiliaria y hotelera en El Rodadero ocurriera después de 1960, y que los principales turistas que visitaban esa playa, fueran personas originarias de las ciudades mejor conectadas en la segunda mitad del siglo XX en el país.

Por otro lado, se puede concluir que en el área ahora conocida como El Rodadero, la práctica turística fue un motor de transformación del paisaje en su dimensión física entre 1950-1980, donde se pasó de un área caracterizada por algunas construcciones dispersas de pescadores, a una zona que en la década de 1980 se caracterizaba por una gran inversión inmobiliaria, enfocada en la construcción de los edificios de propiedad horizontal, en los cuales eran arrendados durante todo el año apartamentos a turistas del centro del país, y en menor medida la inversión y construcción de infraestructura hotelera y de restaurantes.

Además, la constitución del turismo en El Rodadero entre 1950 y 1980 no sólo implicó la transformación de dicha área delimitada, sino que esos límites fueron porosos, y se transformaron sectores aledaños como la zona de la desembocadura del Río Gaira y Playa Salguero, donde también se dieron inversiones de capital para fines turísticos y proyectos inmobiliarios de grandes alturas, construcciones que estaban relacionadas con las dinámicas y la evolución de El Rodadero y del turismo en la ciudad de Santa Marta, y por tanto esas zonas hacen parte del paisaje turístico.

Considerando que la transformación del paisaje motivada por el turismo en El Rodadero da evidencia de un nuevo orden espacial, el cual conllevó, nuevos usos del suelo y una nueva funcionalidad del espacio,

pasando de ser un lugar considerado “improductivo” para la economía de Santa Marta al ser baldíos de la nación, o un lugar de pesca de algunos habitantes de Gaira que no significaba mayor acumulación y generación de riqueza, a ser un lugar ideal para la inversión de capital y la especulación inmobiliaria a través de la actividad turística.

Teniendo en cuenta que, ese nuevo orden espacial trajo consigo la construcción de nuevos espacios públicos, junto con el surgimiento de áreas más exclusivas, que podrían limitar o excluir a algunos sectores sociales. Al igual que implicó unas nuevas formas arquitectónicas y estéticas, relacionadas con la arquitectura moderna y con los patrones de construcción que se estaban desarrollando en sectores de la población acomodada de Santa Marta en menor medida.

Teniendo en cuenta que esa nueva estética a escala local se diferenció de lo que había anteriormente, como la arquitectura tipo pesquera organizada de forma dispersa, que había desde el Puerto de Gaira hasta Pueblo viejo y del contexto de los lugares aledaños, como el corregimiento de Gaira.

Mientras que a escala continental se observó que esas transformaciones conllevaron modelos de homogenización del paisaje turístico y de sus representaciones, debido a que el análisis de la publicidad de las fiestas del Mar de Santa Marta y de otros destinos turísticos de Sol y playa en el continente americano principalmente, pero también se utilizó algunos casos en España, entre 1950-1980, evidenció una estandarización en las representaciones del paisaje, donde los carteles publicitarios de diferentes centros turísticos de sol y playa promocionaban formas arquitectónicas y estéticas similares, había una estandarización en la forma de representar el entorno o la “naturaleza”, se promocionaba la misma o una similar forma de disfrute del tiempo libre en las playas, así como también las formas de representar los cuerpos en dichos lugares eran homogéneos.

Teniendo en cuenta que ese proceso era propio de la época en la que se difundieron esas imágenes, en el contexto del fordismo, donde se privilegió la producción masiva de mercancías, por tanto, la producción masiva de paisajes turísticos estética y funcionalmente homogéneos, al ser en el turismo de sol y playa el paisaje el producto que se ofrecía.

Por otro lado, relacionado con esas nuevas formas arquitectónicas de El Rodadero, es importante mencionar que no solo estuvieron asociadas con esas aspiraciones de homogenización, sino que algunos edificios se han configurado como formas simbólicas espaciales, que reflejan y son evidencia del poder que tuvieron los marimberos en la década de 1970 en la ciudad de Santa Marta y en general en los

departamentos de la Guajira y del Magdalena. Al igual que, esas construcciones se identifican como símbolo de la alianza entre esos y las élites samarias y barranquilleras.

Además, en los capítulos presentados, se evidenció que la configuración de paisajes turísticos puede desatar una serie de problemáticas sociales y ambientales. Considerando que, la producción de dichos paisajes está atravesada por unas relaciones de poder, asociadas al control y apropiación del espacio y del excedente producido por la actividad turística que puede conllevar nuevas relaciones desiguales y jerarquizadas o dar continuidad a esas mismas que se tenían en periodos precedentes.

Sobre ello, cabe destacar que la constitución del paisaje turístico de El Rodadero estuvo acompañada por la delimitación de terrenos y la entrada de los mismos al mercado del suelo y a las lógicas del capital y de la propiedad privada, y por el equipamiento y la infraestructura encargada de suplir dicha zona de los servicios públicos como alcantarillado, electricidad y agua potable, considerando que esos elementos nuevos en el paisaje hacen parte del sistema de ordenamiento territorial capitalista.

Además, se tiene en cuenta que los decretos mediante los cuales se adjudicaron los terrenos baldíos del área actualmente conocida como El Rodadero, fueron formas simbólicas que reafirmaron el poder y el control sobre el espacio, al legitimar el control y la propiedad sobre el suelo de actores como la administración local del Magdalena e individuos como Joaquín Bohórquez Rubio, teniendo en cuenta que la adjudicación a Bórquez Rubio también es símbolo de la privatización del área.

Más aun, se destaca que, el loteo que llevaron a cabo y las edificaciones que se empezaron a construir fruto de ese mismo, conllevó que dicha forma simbólica fuese una forma simbólico espacial, porque paso de ser una manifestación inmaterial a concretarse en el espacio.

Además, se resalta que, etiquetar unas áreas como “baldíos”, también fue expresión de unas determinadas relaciones de poder sobre el espacio, donde se estaba invalidando otros usos y otros tipos de propiedad. Considerando que los dos sectores económicos más importantes en la historia económica del siglo XX de Santa Marta, el banano y el turismo, estuvieron relacionados con la adjudicación de baldíos a actores privados.

En esa línea de ideas, el cambio en la toponimia, donde se pasó de *Bahía de Tamacá* a *El Rodadero*, fue otra forma simbólica espacial que se evidenció en la investigación, la cual también expresó la apropiación por el espacio por parte de nuevos actores, al hacer evidente el poder de determinados grupos o actores sobre la cosa nominada, en este caso la playa.

Teniendo en cuenta que, la toponimia posee una dimensión identitaria muy importante, el cambio en el nombre pudo desdibujar el pasado del lugar, donde la identidad se empezaría a asociar con el turismo, la recreación y el ocio, con nuevas formas de utilizar y apropiarse el lugar, y con nuevos actores, el lugar empezaría a ser recordado y celebrado bajo nuevos discursos y bajo nuevos marcos identitarios. Además, nombrar el primer hotel de El Rodadero como “Tamacá”, puede ser evidencia del dominio sobre las otras culturas y el pasado, de la capacidad de apropiarse y reconfigurar los símbolos de estas.

Sobre los postulados de los párrafos anteriores, es importante resaltar que son evidencia de la razón por la cual se puede entender al paisaje turístico de El Rodadero como un paisaje de los grupos dominantes, al hacer evidente las relaciones de poder bajo las cuales se configuró dicho paisaje. Donde la publicidad analizada y las transformaciones en la dimensión física del paisaje, son entendidos como una expresión ideológica de esos grupos dominantes que lograron que su forma de utilizar y ordenar el espacio fuese la hegemónica. Entendiendo a los grupos dominantes principalmente como, el grupo o clase que tuvo entre 1950-1980 el dominio sobre la tierra, el capital, las materias primas y la fuerza de trabajo.

Por lo cual, se concluye que ese orden espacial asociado a una estética hegemónica, a los dueños del capital y a los nuevos propietarios, conllevó acciones para eliminar la diferencia y los elementos que se salieran de dicho orden y de su control, como los usos del lugar ajenos a la propiedad privada del suelo y la exclusión de un tipo determinado de turistas, donde se privilegiaba el disfrute de las personas del interior, que estaban adoptando unos nuevos estilos de vida asociados a la recreación y el ocio, los cuales, también eran pertenecientes a la clase acomodada de sus lugares de origen, quienes en muchos casos adquirieron entre 1960-1980 apartamentos y diferentes inmuebles en El Rodadero.

Sobre los actores y grupos que tenía dominio sobre la tierra, el capital invertido en El Rodadero, el excedente producido fruto de la actividad turística, las materias primas y la fuerza de trabajo en dicho lugar, más aún que, motivaron las transformaciones y cambios en el sector ahora conocido como El Rodadero entre 1950-1980, puede ser sintetizada su participación en tres momentos o periodos:

A lo largo de la década de 1950, en la cual se realizó la adjudicación de baldíos a la Gobernación del Magdalena y al señor Joaquín Bórquez Rubio, quien se había retirado de la Administración de Hacienda Nacional y había entrado al servicio del Banco Comercial Antioqueño. Por tanto, ese periodo se caracterizó principalmente por inversiones de capital de origen Estatal y de Bórquez Rubio, quienes realizaron el loteo de las dos primeras urbanizaciones en la playa, lotes que empezarían a hacer ofertados en diferentes

ciudades del país, además, se destaca que, en esa década la gobernación inauguró el primer Hotel en El Rodadero y la carretera Hernández Pardo.

Un segundo momento a lo largo de la década de 1960 donde se dio una importante expansión inmobiliaria, se construyeron y proyectaron una gran cantidad de edificios, hoteles, casas de recreo y restaurantes, aquí se evidenció principalmente un gran aporte de inversores privados y/o grupos inmobiliarios que tuvieron importantes inversiones de capital y ofrecían la venta de apartamentos en las principales ciudades del país, y de grupos bancarios quienes participaron a través del otorgamiento de créditos, sobre lo cual se encontró la participación del Banco Bananero. Aunque, cabe mencionar que, en esa década la gobernación también se involucró en la dotación de infraestructura, como la pavimentación de calles y el equipamiento de servicios públicos domiciliarios.

Finalmente, un tercer momento conectado con el contexto económico y social de la región y del departamento del Magdalena, en el cual se evidenció en el origen de las inversiones una importante relación con el capital proveniente de la bonanza marimbera, donde algunos marimberos adquirieron inmuebles en El Rodadero, la playa al igual que el sector de Gaira fue un punto estratégico para la exportación de marihuana, además, en la zona de El Rodadero-Puerto de Gaira-Playa Salguero según las fuentes consultadas y las entrevistas realizadas se lavó dinero proveniente de dicha actividad ilegal, al igual que se halló que, El Rodadero fue en esa época un sitio de diversión de los marimberos

Teniendo en cuenta que la participación de las familias de la élite de Santa Marta y del departamento del Magdalena se evidenció principalmente a través del Banco Bananero donde eran los principales accionistas, también se halló relación de estas con las operaciones de lavado de dinero fruto de la bonanza marimbera en la región Caribe, y se evidenció su participación a través de las inversiones y apoyos de origen estatal, debido a que a lo largo de siglo XX muchas personas pertenecientes a esas familias ocupaban gran parte de los cargos político-administrativos a nivel local y regional.

Por tanto, se concluye que el paisaje de El Rodadero fue entre 1950-1980, un paisaje de los grupos dominantes y que fue funcional a sus intereses. Como se trató de resaltar, los principales actores que participaron en su constitución fueron los grupos que más tenían poder en la ciudad de Santa Marta y el departamento del Magdalena, así como también los grupos inmobiliarios y las firmas de arquitectos que participaron en la construcción de edificios y en la venta de apartamentos de esos mismos en las principales ciudades del país, y personas del interior, quienes no solo invirtieron en apartamentos en El Rodadero, sino que también se relacionaron con la lógica de los grupos dominantes, debido a que,

además, de pertenecer a los grupos acomodados de sus lugares de origen, siendo estos los que tenían el capital necesario para viajar y tener casas o apartamentos de segundas residencias, la configuración de El Rodadero fue funcional a la consolidación de esos nuevos estilos de vida que estaban adoptando en esa época esos sectores, asociados con la recreación y el ocio.

Además, gracias a que el arriendo de los apartamentos y la construcción de edificios de segundas residencias fue más importante que la oferta hotelera, y dado que esos apartamentos fueron principalmente ofertados y vendidos en las principales ciudades del país, Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, se destaca que, gran parte del capital producido por la actividad turística en El Rodadero estaba siendo concentrado en dichas ciudades, mientras que la participación de samarios de las clases bajas o de sectores que no eran de la élite samaria se dio a través de emprendimientos que no generaban el mismo nivel de ganancia que el sector inmobiliario, sino que eran emprendimientos más modestos.

Finalmente, se destaca que el papel del cuerpo de las mujeres o arquetipos de mujer en la representación de los paisajes turísticos divulgada por la publicidad en el siglo XX, principalmente en el contexto del turismo de masas, es un tema y cuestionamiento que deja esta tesis para futuras investigaciones. Al igual que la relación entre la configuración de El Rodadero como centro turístico y la territorialidad y apropiación por parte de los grupos indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta en dicha zona, ya que se encontró en la investigación que, la ubicación de El Rodadero coincide con la ubicación de dos espacios o sitios sagrados (Nujwé chi Wakawazh y Jaba Mameishkak) de la línea Negra o Zona Teológica de las comunidades indígenas.

Tabla de Imágenes

Imagen 1: El Rodadero y Gaira (1980) **10**

Imagen 2: El Rodadero (1960) **12**

Imagen 3: Panorámica de El Rodadero (1968) **12**

Imagen 4: Cancún, México (2010) **23**

Imagen 5: Pozos Colorados, Santa Marta **23**

Imagen 6: Punta del Este, Uruguay (1920-1930)
(A) **46**

Imagen 7: Punta del Este, Uruguay (1920-1930)
(B) **46**

Imagen 8: Punta del Este, Uruguay (1920-1930)
(C) **46**

Imagen 9: Rio de Janeiro, Brasil (1950) **53**

Imagen 10: Acapulco, México (Siglo XX) **54**

Imagen 11: Zona Peatonal de El Rodadero (A) **54**

Imagen 12: Zona Peatonal de El Rodadero (B) **54**

Imagen 13: Pozos Colorados **54**

Imagen 14: Playa Salguero **54**

Imagen 15: Casa Tipo Pesquera en la Bahía de
Gaira (1957) **59**

Imagen 16: Edificio de El Rodadero (1966) **59**

Imagen 17: Bahía de Gaira (1950) **60**

Imagen 18: Panorámica de EL Rodadero (1960)
60

Imagen 19: Panorámica de “El Rodadero” (1968)
60

Imagen 20: “Mi Ranchito” y el “rodadero de
arena” **70**

Imagen 21: El Ranchito de Julia Horacia
Rodríguez **70**

Imagen 22: El primer bus típico de Santa Marta
en El Rodadero **71**

Imagen 23: El Rodadero 1959 **73**

Imagen 24: El Rodadero 1960 **73**

Imagen 25: Casas de Bohórquez en EL Rodadero
(1960) **76**

Imagen 26: Intervenciones en EL Rodadero
(1960) **77**

Imagen 27: Panorámica de “El Rodadero” (1968)
77

Imagen 28: Terrenos de EL Rodadero (1960) **81**

Imagen 29: Ubicación de los Terrenos de la
Gobernación y de Joaquín Bohórquez Rubio
(1960) **81**

Imagen 30: Distribución de EL Rodadero (1960)
83

Imagen 31: Distribución de “El Rodadero” (1968)
83

Imagen 32 (Fotografía aérea): El Rodadero y Gaira (1980) **95**

Imagen 33: Límites de los sectores Rodadero-Gaira-Playa Salguero (1977) **99**

Imagen 34 (Fotografía Aérea): El Rodadero 1980 y las urbanizaciones de 1960 **100**

Imagen 35: Camellón El Rodadero (1970) **101**

Imagen 36: Casa Tipo Pesquera en la Bahía de Gaira (1957) **103**

Imagen 37: Hotel Iroka en El Rodadero (1970) **103**

Imagen 38: Vivienda lugareña de Gaira (1957) **104**

Imagen 39: Hotel Tamacá (1959) **104**

Imagen 40: Panorámica de Santa Marta 1964 **105**

Imagen 41: Santa Marta 1980 **106**

Imagen 42: Vivienda del Barrio El Prado (A) **107**

Imagen 43: Vivienda del Barrio El Prado (B) **107**

Imagen 44: Construcción de El Rodadero **107**

Imagen 45: Vivienda aleña al polideportivo(A) **107**

Imagen 46: Construcción de El Rodadero **108**

Imagen 47: Vivienda aleña al polideportivo **108**

Imagen 48: Ubicación de las construcciones del El Rodadero **109**

Imagen 49: Fiestas del Mar (Santa Marta, 1959) **112**

Imagen 50: Acapulco (1950-1960) **112**

Imagen 51: España (1940) **115**

Imagen 52: Santa Marta (1965) **115**

Imagen 53: Miami (1950) **115**

Imagen 54: Miami (1960-1970) **116**

Imagen 55: Santa Marta (1975) **117**

Imagen 56: Florida (1960) **117**

Imagen 57: Miami (1960-1970) **117**

Imagen 58: Publicidad de la Ciudad de Santa Marta (2021) **119**

Imagen 59: Bahía de Gaira (1950) **126**

Imagen 60: EL Rodadero (1960) **126**

Imagen 61: Panorámica de “El Rodadero” (1968) **127**

Imagen 62: “Urbanización Gaira Marta en el Rodadero” (1961) **151**

Imagen 63: Publicidad de Cuellar, Serrano, Gómez Y Salazar, Ltda. (1958) **152**

Imagen 64: Terrenos de Joaquín Bohórquez Rubio y la Gobernación del Magdalena (1960)

156

Imagen 65: Casa Techo Negro en el Rodadero

157

Imagen 66: Publicidad de edificios de El Rodadero (1965) **158**

Imagen 67: Publicidad de edificios de El Rodadero (1965) **163**

Imagen 68: Construcción de El Rodadero **163**

Imagen 69: Cansona de “Maracas” en el Barrio El Jardín **163**

Tabla de Mapas

Imagen 1: El Rodadero y Gaira (1980) 10

Imagen 2: El Rodadero (1960) 12

Imagen 3: Panorámica de El Rodadero (1968) 12

Imagen 4: Cancún, México (2010) 23

Imagen 5: Pozos Colorados, Santa Marta 23

Imagen 6: Punta del Este, Uruguay (1920-1930)

(A) 46

Imagen 7: Punta del Este, Uruguay (1920-1930)

(B) 46

Imagen 8: Punta del Este, Uruguay (1920-1930) (C) 46

Imagen 9: Rio de Janeiro, Brasil (1950) 53

Imagen 10: Acapulco, México (Siglo XX) 54

Imagen 11: Zona Peatonal de El Rodadero (A) 54

Imagen 12: Zona Peatonal de El Rodadero (B) 54

Imagen 13: Pozos Colorados 54

Imagen 14: Playa Salguero 54

Imagen 15: Casa Tipo Pesquera en la Bahía de Gaira (1957) 59

Imagen 16: Edificio de El Rodadero (1966) 59

Imagen 17: Bahía de Gaira (1950) 60

Imagen 18: Panorámica de EL Rodadero (1960) 60

Imagen 19: Panorámica de “El Rodadero” (1968) 60

Imagen 20: “Mi Ranchito” y el “rodadero de arena” 70

Imagen 21: El Ranchito de Julia Horacia Rodríguez 70

Imagen 22: El primer bus típico de Santa Marta en El Rodadero 71

Imagen 23: El Rodadero 1959 73

Imagen 24: El Rodadero 1960 73

- Imagen 25: Casas de Bohórquez en EL Rodadero (1960) 76
- Imagen 26: Intervenciones en EL Rodadero (1960) 77
- Imagen 27: Panorámica de “El Rodadero” (1968) 77
- Imagen 28: Terrenos de EL Rodadero (1960) 81
- Imagen 29: Ubicación de los Terrenos de la Gobernación y de Joaquín Bohórquez Rubio (1960) 81
- Imagen 30: Distribución de EL Rodadero (1960) 83
- Imagen 31: Distribución de “El Rodadero” (1968) 83
- Imagen 32 (Fotografía aérea): El Rodadero y Gaira (1980) 95
- Imagen 33: Límites de los sectores Rodadero-Gaira-Playa Salguero (1977) 99
- Imagen 34 (Fotografía Aérea): El Rodadero 1980 y las urbanizaciones de 1960 100
- Imagen 35: Camellón El Rodadero (1970) 101
- Imagen 36: Casa Tipo Pesquera en la Bahía de Gaira (1957) 103
- Imagen 37: Hotel Iroka en El Rodadero (1970) 103
- Imagen 38: Vivienda lugareña de Gaira (1957) 104
- Imagen 39: Hotel Tamacá (1959) 104
- Imagen 40: Panorámica de Santa Marta 1964 105
- Imagen 41: Santa Marta 1980 106
- Imagen 42: Vivienda del Barrio El Prado (A) 107
- Imagen 43: Vivienda del Barrio El Prado (B) 107
- Imagen 44: Construcción de El Rodadero 107
- Imagen 45: Vivienda aledaña al polideportivo(A) 107
- Imagen 46: Construcción de El Rodadero 108
- Imagen 47: Vivienda aledaña al polideportivo 108
- Imagen 48: Ubicación de las construcciones del El Rodadero 109
- Imagen 49: Fiestas del Mar (Santa Marta, 1959) 112
- Imagen 50: Acapulco (1950-1960) 112
- Imagen 51: España (1940) 115
- Imagen 52: Santa Marta (1965) 115
- Imagen 53: Miami (1950) 115

Imagen 54: Miami (1960-1970) 116

Imagen 55: Santa Marta (1975) 117

Imagen 56: Florida (1960) 117

Imagen 57: Miami (1960-1970) 117

Imagen 58: Publicidad de la Ciudad de Santa
Marta (2021) 119

Imagen 59: Bahía de Gaira (1950) 126

Imagen 60: EL Rodadero (1960) 126

Imagen 61: Panorámica de “El Rodadero” (1968)
127

Imagen 62: “Urbanización Gaira Marta en el
Rodadero” (1961) 151

Imagen 63: Publicidad de Cuellar, Serrano,
Gómez Y Salazar, Ltda. (1958) 152

Imagen 64: Terrenos de Joaquín Bohórquez
Rubio y la Gobernación del Magdalena (1960)
156

Imagen 65: Casa Techo Negro en el Rodadero
157

Imagen 66: Publicidad de edificios de El
Rodadero (1965) 158

Imagen 67: Publicidad de edificios de El
Rodadero (1965) 163

Imagen 68: Construcción de El Rodadero 163

Imagen 69: Cansona de “Maracas” en el Barrio El
Jardín 163

Referencias Bibliográficas

1. Acerenza, M. (2006). *Conceptualización, origen y evolución del turismo*. México: Trillas
2. Aguilera, M. (2011). Habitantes del agua: El complejo lagunar de la Ciénaga Grande de
3. Alcaldía de Santa Marta (2021). Plan Maestro Quinto Centenario Santa Marta-Colombia. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://www.santamarta.gov.co/portal/archivos/documentos/PLAN%20MAESTRO%2050%20A%c3%91OS%20FINAL.pdf>
4. Appelbaum, N. (2017). Dibujar la nación. La Comisión Corográfica en la Colombia del siglo XIX. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, Universidad de Los Andes, Ediciones Uniandes. 360 pp., ISBN 978-958-774-495-8
5. Ardila, E., Acevedo, A., & Martínez, L. (2012). Memoria de la Bonanza Marimbera en Santa Marta [Artículo]. Universidad del Magdalena
6. Ayala, C. (2000). Gustavo Rojas Pinilla, 100 años, 1900-1975. Red Cultural del Banco de la Republica. Credencial Historia No. 123
7. Banco de la República. (s.f). Ferrocarril del Atlántico (1950-1961). Recuperado el 5 de octubre de https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_atlantico.htm
8. Bermúdez, G. (2018) PORTAL CRONICAS DE CUCUTA: Estandarte cultural de historias, recuerdos y añoranzas cucuteñas. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <http://cronicasdecucuta.blogspot.com/2016/11/1025-alvaro-riascos-fernandez-de-castro.html>
9. Bertram, G. (2002). El turismo de masas: un concepto problemático en la historia del siglo XX [Artículo]. *Historia contemporánea* 25: 125-156 (2002)
10. Bertrand, G. (1978). Le paysage entre la Nature et la Société [Article]. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Sud-Ouest Européen Année 1978* 49-2 pp. 239-258
11. BLÁZQUEZ, M. (2013). "La difusión de las periferias de placer". En: E. CAÑADA. *Turismo en Centromérica. Un diagnóstico para el debate*. Managua: Enlace. Pp. 39-41
12. Bocanegra, H. (2015). *ESTADO Y MODERNIZACIÓN EN COLOMBIA: ANTECEDENTES HISTÓRICOS 1900-1930*. *Revista Republicana*, (1). Recuperado a partir de <http://ojs.urepublicana.edu.co/index.php/revistarepublicana/article/view/199>
13. Bonilla, J. (2018). *Turismo, paz y posconflicto en Colombia* [Artículo]. *Revista Zero*. (35)

14. Cañada, E. (2017). "Implicaciones socioambientales de la construcción del espacio turístico". *Ecología Política*, 52, pp. 12-16.
15. Caracol Radio (24 de Julio de 2017). Hoteles Tamacá en sus 58 Años de servicio en El Rodadero. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de https://caracol.com.co/radio/2017/07/25/regional/1500937028_088679.html
16. Caro, J. (2016). El Banco Bananero del Magdalena (Colombia) y el Holding gremial: Iniciativa sectorial regional imperiosa, práctica empresarial fallida, 1958-1977. *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, núm. 28, enero-abril, 2016, pp. 263-303. Universidad del Norte. Barranquilla, Colombia
17. Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas. (s.f). *Climatología Santa Marta*. Colombia.
18. Corporación Nacional de Turismo (1998). *Corporación Nacional de Turismo 1968-1998*. 30 años de la historia del turismo colombiano.
19. Correa, L. (2011). *Las formas simbólicas espaciales y la política. Geografías Culturales. Aproximaciones, intersecciones y desafíos*. Buenos Aires, Argentina.
20. Cosgrove, D. (1988). "Geography is Everywhere: Culture and Symbolism in Human Landscapes". from *Horizons in Human Geography*.
21. Cossio, L. (2011). *El bikini de la revolución cultural al paradigma consumista [Tesis]*. Pontificia Universidad Javeriana
22. Cruz-Coria, E., Zizumbo-Villarreal, L., Cruz-Jiménez, G., & Quintanilla-Montoya, A. L. (2013). Las dinámicas de dominación capitalista en el espacio rural: la configuración de paisajes turísticos [Artículo]. *Cuadernos De Desarrollo Rural*, 9(69). <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cdr9-69.ddce>
23. Dachary, A; Burne, S & Arnaiz, F. (2017). *Capitalismo, Sociedad y Turismo*. Universidad de Guatemala. México.
24. Dane (2003). *Evidencia reciente del comportamiento de la migración interna en Colombia a partir de la Encuesta Continua de Hogares [PDF]*. Bogotá, Colombia.
25. Delgado, J. (2010). *La construcción social del Paisaje de la sabana de Bogotá 1880 – 1890*. Universidad Nacional de Colombia.
26. Departamento Nacional de Planeación (2014). *Misión Sistema de Ciudades. Una política nacional para el sistema de ciudades colombiano con visión a largo plazo*. Colombia

27. Dolores, M. (1981). Los resguardos de Santa Marta y Cartagena en la segunda mitad del siglo XVIII [Artículo]. Universidad de Barcelona. Núm. 31 (1981)
28. Duncan, J. (1990). *The city as a Text: The politics of Landscape Interpretation in the Kandyan Kingdom*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990. Dachary, C., Burne, A., &
29. Escobar, P. (1920-1922). Mapa de una parte de la Gran Sierra Nevada de Santa Marta (República de Colombia). Con la zona bananera, la zona cafetera y la región de los bosques nacionales; Levantado por Paulo Emilio Escobar, Ofi. Gral. Diplomado de E. M. (1920-1922). Biblioteca Nacional de Colombia.
30. Fayad, A. (2009). *Girardot: Historias de un Puerto y un tren. Ciudad, economía y migración. 1905-1960* [Tesis]. Universidad de los Andes.
31. Flórez, A. (2015) *La geografía física: su proyección actual* [Artículo]. Universidad Nacional de Colombia.
32. Garay, L. (2007). *El ciclo de la evolución del destino turístico*. Una aproximación al desarrollo del destino turístico en Cataluña. Universidad Autónoma de Barcelona.
33. Gonzáles, S. (2008). Pasado y presente del contrabando en La Guajira aproximaciones al fenómeno de ilegalidad en la región. Centro de Estudios y Observatorio de Drogas y Delito –ceodd– Facultad de Economía, Universidad del Rosario.
34. Goueset, V. (1998). Capítulo 2. Algunos factores explicativos de la génesis de la cuadricefalia colombiana. In Bogotá: nacimiento de una metrópoli: La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX. Institut français d'études andines. doi:10.4000/books.ifea.3263
35. Harvey, D. (2014). Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo. Traficantes de Sueños
36. Historia de Colombia [@colombia_hist]. (21 de enero de 2019). *Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá. Año 1960. Foto de @enactuada #ViajeEnElTiempo* [Fotografía] Twitter. https://twitter.com/colombia_hist/status/1087373503555239936?lang=es
37. IDEAM (S.f). Características climatológicas de ciudades principales y municipios turísticos. Recuperado a partir de <http://www.ideam.gov.co/documents/21021/418894/Caracter%C3%ADsticas+de+Ciudades+Principales+y+Municipios+Tur%C3%ADsticos.pdf/c3ca90c8-1072-434a-a235->

[91baee8c73fc#:~:text=De%20mayo%20a%20agosto%20llueve,mes%20de%20lluvia%20en%20promedio.](#)

38. Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2014). Geografía de Colombia. Colombia: Bogotá.
39. Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2018). Geografía del Turismo en Colombia. Bogotá, Colombia.
40. INVEMAR. (2009). Evolución geohistórica de la Sierra Nevada de Santa Marta y sus cuencas adyacentes. Santa Marta, Colombia.
41. Khatchikian, M. (2000). Historia del turismo. Universidad San Martín de Porres. Perú
42. Martines, G. (2015). De la arquitectura singular, a la arquitectura consonante: La relación entre la arquitectura y la forma de la ciudad en el Caribe colombiano, 2da mitad del siglo XX. Una mirada desde la obra de Ujueta, Cepeda, Delgado y Hernández. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, (26), 27-64.
<https://doi.org/10.14482/memor.26.7299>
43. Mayor, A. (2006). Invención y empresas en Bogotá, 1930-1960. Vol. 43 Núm. 71-72 (2006): *Boletín Cultural y Bibliográfico*.
44. Mejía, A; Pirela, D; & Ramírez, P. (2018). La Santa Marta de ayer. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://www.opinioncaribe.com/2018/07/25/la-santa-marta-de-ayer/>
45. Melo, J. (1990). Algunas consideraciones globales sobre "modernidad" y "modernización" en el caso colombiano. *Análisis Político*, (10), 23-36. Recuperado a partir de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/anpol/article/view/74299>
46. Memoria Histórica de Gaira. [Memoria Histórica de Gaira]. (9 de agosto de 2020). *EL EMBLEMATICO BUS MI RANCHITO* [Poster]. Facebook. <https://www.facebook.com/histogaira/photos/674470926483615>
47. Memoria Histórica de Gaira. [Memoria Histórica de Gaira]. (9 de agosto de 2020). Rosa Yepes de Fernández. Pionera del Comercio en el sector turístico de El Rodadero 1950 [Poster]. Facebook. <https://www.facebook.com/histogaira/photos/670218390242202>
48. Mertins, G. (1972). *“El Rodadero (Santa Marta) ¿centro turístico o colonia de vacaciones?.* Ins. Colombo-Alemán Invest. Cient.
49. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (S.F). *Turismo y Paz*. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://www.mincit.gov.co/minturismo/analisis-sectorial-y-promocion/turismo-y-paz>

50. Molano, J. (31 de enero de 2021). Las andanzas de Pedro el “malo” en Magdalena. Revista Semana. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.elespectador.com/opinion/columnistas/alfredo-molano-jimeno/las-andanzas-de-pedro-el-malo-en-magdalena-column/>
51. Moreno, L. (2020). *De la regeneración Urbana a la Gentrificación* [Artículo]. Montevideo Uruguay.
52. Mozo, A. (2005). El caso de la United Fruit Company en Panamá.
53. Navarro, E., Thiel, D & Romero., Y. (2013). *Periferias del placer: cuando turismo se convierte en desarrollismo inmobiliario-turístico* [Artículo]. Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles, (67). <https://doi.org/10.21138/bage.1826>
54. Nieto, M. (2018). Valoración de la gestión social del espacio público en transformaciones urbanas del suelo formal de Cúcuta. Corporación Universidad Piloto de Colombia. Bogotá.
55. Ojeda, D., & Guillard, M. (2012). Indígenas “auténticos” y campesinos “verdes”. Los imperativos identitarios del turismo en Colombia. <https://doi.org/10.4000/cal.2689>
56. Ospina, O. (2016). LA RUTA DE JULITA [Cortometraje documental]. Universidad del Magdalena
57. Ospino, A. (2012). SANTA MARTA. Urbanismo y Arquitectura, 1525-1975. Bastianos Editores
58. Ospino, R. (14 de diciembre de 2020). Historias del Magdalena. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://historiasdelmagdalena1.blogspot.com/2020/12/mas-atrasado-que-el-correo-degaira.html>
59. Pardo, G. (1957). La vivienda y su marco cultural en una comunidad pesquero—agrícola de la costa Atlántica (Gaira - Departamento del Magdalena). *Revista Colombiana De Antropología*, 6, 273–312. <https://doi.org/10.22380/2539472X.1795>
60. Pasión por Santa Marta (2020). Rodadero [Columna de Blog]. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://pasionporsantamarta.com/lugares/el-rodadero/>
61. Quintana, I; Roa, M & Maarten, G. (2019). *Las firmas de arquitectura en Bogotá (1920-1970). Desarrollo de modelos organizativos para la producción edificatoria.*
62. Ramírez, A., & Mijares, L., (2021), Los feminismos ante el islam. El velo y los cuerpos de las mujeres. Madrid, España.

63. Reina, E. (2016). México destruye parte de un manglar en Cancún para un proyecto hotelero. El País. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de https://elpais.com/internacional/2016/01/21/mexico/1453389683_656261.html
64. Roca, A. (2004). La economía de Ciénaga después del banano. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional. Banco de la Republica. Cartagena, Colombia.
65. Roca, A. (2018). Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950. In Elías-Caro J. & De la Hoz J. (Eds.), Historia de Santa Marta y el "Magdalena Grande" Del período Nahuange al siglo XXI: Tomo 2 (pp. 325-364). Colombia: Editorial Unimagdalena. doi:10.2307/j.ctvb4bsxp.13
66. Santa Marta al día. (2019). El Ancón y otros barrios que desaparecieron de Santa Marta. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://santamartaaldia.co/el-ancon-y-otros-barrios-que-desaparecieron-de-santa-marta/>
67. Santa Marta. Documentos de Trabajo sobre Economía Regional. Banco de la Republica. Cartagena, Colombia.
68. Santos, M. (2000). La Naturaleza del Espacio: Técnica y Tiempo. Razón y Emoción. Barcelona. España.
69. Tarbuck, E., y Lutgens, F. (2005). Ciencias de la Tierra. Una introducción a la geología física. Pearson Educación S. A., Madrid, 2005
70. Turner, L & Ash, J. (1991). *La Horda Dorada. El turismo internacional y la periferia del placer*. Editorial Endymión, Madrid
71. Velasco, J., Duncan, G., y Lopera, F. (2018). "Oligarquía, poder político y narcotráfico en Colombia: los casos de Medellín, Santa Marta y Muzo". Colombia Internacional (95): 167-201. <https://doi.org/10.7440/colombiaint95.2018.07>
72. Vergara, F. (1910). *Plano del puerto y ciudad de Santa Marta situada su catedral en la latitud N. de 11° 15' 30" y longitud 74° 13' 30" W de Greenwich*, [publicado en 1910 por Vergara y Velasco, Francisco Javier]. Biblioteca Nacional de Colombia.
73. Villadiego, M., Bernal, P., & Urbanczyk, M. (2006). Publicidad y modernidad en Colombia: apuntes para una comprensión del relato publicitario de la modernidad. Signo Y Pensamiento, 25(49), 160–169. Recuperado a partir de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/signoypensamiento/article/view/3702> (Original work published 15 de septiembre de 2006)
74. Villarreal, J & Díaz-Granados, J. (2007). Sucesos del Magdalena en el siglo XX.

75. Viloria de la Hoz, j. (1997). Café Caribe: la economía cafetera en la Sierra Nevada de Santa Marta. <https://doi.org/10.32468/dtseru.1>
76. Viloria de la Hoz, J. (2008). Santa Marta: ciudad tairona, colonial y republicana. Banco de la República. Referenciado de: <https://www.banrepcultural.org/bibliotecavirtual/credencialhistoria/numero-223/santa-marta-ciudad-tairona-colonial-y-republicana>
77. Zaar, M. (2019). *Gentrificación y turismo urbano. ¿Cómo se articulan?* [Artículo]. Universidad de Barcelona. VOL. 23 (2019). <https://orcid.org/0000-0002-1717-8118>

Referencias de las imágenes

1. Aclarando. (2010). Playa Chac Mool viendo hacia el hotel Hyatt Caribe 1978-2010 [Fotografía]. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://aclarando.wordpress.com/tag/cancun-en-2010/>
2. Allan Cash Picture Library (s.f). Copo Capana playa Rio Brasil tal como se ve en la década de 1950 [Fotografía]. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://www.alamy.es/foto-copo-capana-playa-rio-brasil-tal-como-se-ve-en-la-decada-de-1950-23409063.html>
3. Amazon. (s.f). Fly TWA Vintage Travel Art Poster. [Poster, 1960]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.amazon.com/-/es/P%C3%B3ster-Miami-Florida-Trans-Airlines/dp/B00JMSXJLS?th=1>
4. Ampersand Publicidad & Diseño. (S.f). Playa Salguero, Santa Marta-Colombia [Fotografía]. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://za.pinterest.com/pin/291467407127903590/>
5. Banco de la República (Santa Marta). (1993). La historia de Santa Marta a través de la fotografía. Bogotá: Banco de la República. Departamento Editorial
6. Biblioteca Nacional de Uruguay [@BNUruguay]. (5 de julio de 2021). *Un día como hoy, pero de 1907, nació como pueblo Punta del Este, que anteriormente llevaba el nombre de «Villa Ituzaingó».* [Fotografía]. Twitter. <https://twitter.com/bnuruguay/status/1412097459799605251?lang=ar>
7. Blanco, O. (s.f), *Rodadero Beach-Santa Marta, Colombia* [Fotografía]. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://www.flickr.com/photos/whltravel/4112623794>

8. Catalogo Todocolección (1960-1970). [USA. Miami Beach]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.todocoleccion.net/postales-america/usa-miami-beach-6-postales-20x9-cm-1960-1970-buen-estado-signos-edad~x220271723>
9. Colombia Travel. (2021). [Publicidad de la Ciudad de Santa Marta]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://colombia.travel/es/santa-marta>
10. Cortés. V. (2011). "Análisis de la evolución de la figura de las Cajas de Compensación Familiar en Colombia como entes gestoras de la Seguridad Social. Para el periodo comprendido entre 1954 y 2009. Estudio de Caso: Cafam". Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.
11. Ebay. (s.f). [Década de 1950 anuncio vintage para Cámara de Comercio Miami Beach Florida Arte Retro], 1950. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.ebay.com/itm/223790086165>
12. El Informador. (2019). Una fiesta con identidad [Fotografía]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.elinformador.com.co/index.php/mas/especiales-periodisticos/208907-una-fiesta-con-identidad> do el 5 de agosto de 2021 de
13. Google Earth. (2015). [El Rodadero, Santa Marta]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de https://satellites.pro/mapa_de_El_Rodadero
14. Google Earth. (2015). [El Rodadero, Santa Marta]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://earth.google.com/web/@11.12557074,-74.2741099,5.66812361a,31026.93035073d,35y,2.06954965h,0t,0r>
15. Google Maps. (2013). [Barrio Jardín, Santa Marta, Colombia]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.google.com/maps/@11.2391832,-74.1978875,3a,75y,299.92h,102.63t/data=!3m6!1e1!3m4!1sqHZv33RQCCqFoU5DyApV0g!2e0!7i13312!8i6656>
16. Google Maps. (2017). [Barrio El Prado, Santa Marta, Colombia]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.google.com/maps/@11.2368509,-74.2137249,3a,75y,21.66h,90.27t/data=!3m6!1e1!3m4!1svVK1zL6ynHLYd9AF7R6UXA!2e0!7i13312!8i6656>
17. Google Maps. (2019). [El Rodadero, Santa Marta, Colombia]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.google.com/maps/@11.2053893,->

[74.2273854,3a,75y,323.33h,158.01t/data=!3m6!1e1!3m4!1s4a!EcQmTWUHDQwvrq_u0MA!2e0!7i13312!8i6656](https://www.instagram.com/p/74.2273854,3a,75y,323.33h,158.01t/data=!3m6!1e1!3m4!1s4a!EcQmTWUHDQwvrq_u0MA!2e0!7i13312!8i6656)

18. Historia de Colombia [@colombia_hist]. (2 de abril de 2016). *Este es el Rodadero en Santa Marta (Magdalena) en la década de 1950 #ViajeEnElTiempo* [Fotografía] Twitter. https://twitter.com/colombia_hist/status/716428510772920320
19. Historia de Colombia [@colombia_hist]. (21 de enero de 2019). *Vista de norte a sur de los comienzos del Rodadero en Santa Marta, con el Hotel Tamacá. Año 1960. Foto de @enactuada #ViajeEnElTiempo* [Fotografía] Twitter. https://twitter.com/colombia_hist/status/1087373503555239936?lang=es
20. Hotels & Resorts. (s.f). Hilton Santa Marta Pozos Colorados [Fotografía]. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://hiltonsantamartapozoscolorados.com-hotel.com/es/>
21. Humberto Ochoa y Asociados (s.f). Edificio El Morro. Propiedad Horizontal. El Rodadero. Santa Marta [Poster]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://humbertochoa.com/nosotros/>
22. Inmobiliaria Región Caribe. (2021). Sector Pozos Colorados [Fotografía]. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://inmobiliariaregioncaribe.com/property/sector-pozos-colorados-una-zona-de-paz-y-tranquilidad-en-santa-marta/>
23. Lázaro, F. (2015). El cartel turístico en España. Desde las iniciativas pioneras del Patronato Nacional del Turismo hasta los comienzos del desarrollismo [Artículo]. Artigrama, núm. 30, 2015, pp. 143-165. ISSN: 0213-1498
24. Memoria Histórica de Gaira. [Memoria Histórica de Gaira]. (9 de agosto de 2020). *EL EMBLEMATICO BUS MI RANCHITO* [Poster]. Facebook. <https://www.facebook.com/histogaira/photos/674470926483615>
25. Memoria Histórica de Gaira. [Memoria Histórica de Gaira]. (9 de agosto de 2020). Rosa Yepes de Fernández. Pionera del Comercio en el sector turístico de El Rodadero 1950 [Poster]. Facebook. <https://www.facebook.com/histogaira/photos/670218390242202>
26. Ospino, A. (2012). SANTA MARTA. Urbanismo y Arquitectura, 1525-1975 [Fotografía]. Bastianos Editores
27. Pardo, G. (1957). La vivienda y su marco cultural en una comunidad pesquero—agrícola de la costa Atlántica (Gaira - Departamento del Magdalena) [Fotografía]. Revista Colombiana De Antropología, 6, 273–312. <https://doi.org/10.22380/2539472X.1795>

28. Tripadvisor (2021). *Drop Bear Hostel* [Fotografía]. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de https://www.tripadvisor.co/Hotel_Review-g297484-d3701964-Reviews-Drop_Bear_Hostel-Santa_Marta_Santa_Marta_Municipality_Magdalena_Department.html#/media/3701964/249848176:p/?albumid=101&type=0&category=101
29. ViajandoX. (2020). *Playa el Rodadero* [Fotografía]. Recuperado el 5 de octubre de 2021 de <https://viajandox.com.co/santa-marta/playa-el-rodadero-A2810>
30. Worthpoint. (s.f). CARTEL DE VIAJE VINTAGE - MEXICANA AIRLINES A ACAPULCO. Recuperado el 5 de agosto de 2021 de <https://www.worthpoint.com/worthopedia/vintage-travel-poster-mexicana-19937446>