

## **Análisis del plan sectorial de turismo como mecanismo de territorialización en el corredor férreo en los municipios de Aracataca, Zona Bananera y Ciénaga.**

Julio Amézquita López.<sup>1</sup>

Palabras clave: Plan sectorial, Turismo, Globalización, territorialización.

### **Contexto sobre los planes de turismo y su incidencia territorial**

La intencionalidad por parte del Estado Colombiano del nivel central respecto a armonizar políticas de competitividad sectorial y procesos de ordenamiento territorial, se expresa explícitamente en los denominados procesos de *planificación turística* con enfoque territorial. Estos procesos se han intensificado desde el CONPES de la Política Nacional de Turismo (Dirección Nacional de Planeación - DNP, 2005) transformado la institucionalidad regional y local e incidido en un nuevo tipo de relación inter-institucional y hacia los grupos poblacionales en los municipios. Este enfoque de política privilegia la fijación prospectiva de metas de desarrollo desde los ámbitos económicos del turismo que se convierten posteriormente en ejes dinámicos a partir de los cuales se puede planificar, ordenar un territorio y transformar un paisaje.

La necesidad de rutas turísticas va ligado al desplazamiento y, en esta dirección,

*“los itinerarios son fiel reflejo de ese turismo itinerante que exige ir de un lugar a otro siguiendo unas pautas determinadas, como es el aumento de la estancia media del turista en el destino, el reparto de los beneficios económicos y sociales (entre todos los actores, incluyendo a sus habitantes nativos) de una forma más extensa por el territorio y la recuperación-puesta en valor de un mayor número de recursos patrimoniales y ambientales”* (Rengifo, 2008).

Siguiendo el anterior razonamiento, la ruta turística aprovecha la evidencia que

*“los movimientos de desplazamiento (y tránsito) están a menudo relacionados con el flujo de recursos en las ciudades o entre centros poblacionales”, y por tanto el diseño de estas rutas implica “saber dónde están ubicados los espacios físicos con mayor potencial de movimiento, quien controla estos lugares y como ellos se relacionan con la geografía política de una ciudad”.* (Rashid & Alobaydi, 2015).

El enfoque de la gestión *sostenible* de los territorios y sus *espacios* turísticos (atractivos históricos y nuevos *productos turísticos*) se encamina hacia el aprovechamiento sistemático de los recursos turísticos en sus diferentes tipologías y rasgos distintivos, como vehículo para *acceder* a los mercados, tras un fuerte proceso de promoción y comercialización. Este enfoque y sus efectos configuran para algunos autores el fenómeno de “turistificación del territorio”, *la cual consiste en la mercantilización, intervención, y producción de imágenes e*

---

<sup>1</sup> Filiación institucional: Estudiante Doctorado DET. Programa de Doctorado que cursa: DET, Universidad de Caldas. Grupo de Trabajo al que se inscribe la ponencia: Grupo Desarrollo Rural CERES – Ucaldas, en la temática *G3. Territorialidades contemporáneas y nuevos retos globales*.

*imaginarios a partir de un territorio, sus territorialidades y territorializaciones* (Muñoz, 2017).

En 2016 con la promoción activa de la Gobernación del Magdalena y recursos gestionados desde FONTUR se ejecutó el proyecto denominado Ruta Macondo, con asistencia técnica del Observatorio del Caribe Colombiano, que involucró al Distrito turístico de Santa Marta y 6 municipios rurales en el Departamento del Magdalena, entre los cuales este estudio analiza aquellos que comparten el corredor férreo actual (Aracataca, Zona Bananera y Ciénaga) que los conecta con el puerto de exportación en Santa Marta.

Reflexionar desde la experiencia del diseño de un plan maestro de turismo para la ruta Macondo, como mecanismo estratégico en los CONPES y documentos nacionales y regionales relacionados con Turismo, implica reconocer las tensiones y conflictos durante el proceso mismo de diseño y concertación, entre los participantes de los municipios, el equipo técnico y los tomadores de decisión de la Gobernación, las Alcaldías y FONTUR como financiador.

El diseño de corredores turísticos como forma de territorialización en zonas rurales constituye en sí mismo un instrumento que concibe al Estado como contenedor de procesos sociales, y encuentra una correspondencia implícita entre territorio nacional y lo nacional, y consecuentemente establece una metodología que pondera ciertos atributos (atractivos y activos turísticos), orienta la participación y valoración desde diversos grupos de interés (Administraciones e institucionalidad local, campesinos, Tour-operadores, grupos comunitarios, transportistas, hoteleros, gestores culturales, etc), y establece una secuencia explícita de intervenciones públicas y privadas en un horizonte de tiempo (2032), secuencia que resulte viable y financiable desde la óptica de atraer la inversión nacional e internacional, y simultáneamente lograr cerrar brechas sociales.

El financiamiento del diseño de corredores o rutas turísticas otorgado desde FONTUR para la producción de imágenes e imaginarios sobre un territorio, es un mecanismo de poder que parece funcionar en dos direcciones:

- Primero como poder para (capacidad) definir los parámetros del diseño desde el concepto de producto turístico, incidiendo sobre los ajustes del ordenamiento territorial municipal en tanto el desarrollo del sector turístico requiere de un infraestructura (de transporte y de servicios públicos), además de condicionar los criterios de priorización en el gasto público hacia la convergencia de aporte público nacional y local con el aporte privado.
- Segundo, como poder sobre (relacional) la forma y oportunidad de convocatoria de actores y beneficiarios, así como sobre la forma del arreglo institucional específico que gestionará los recursos principales, mediante la presentación de documentos CONPES sobre requerimientos de la infraestructura turística (transporte, seguridad, ambiente, cultura, entre otras), garantizando recursos del orden nacional, regional y local, así como aportes de los empresarios del turismo, cajas de compensación y empresas de seguros

Esta lógica de intervención no deja de tener contradicciones y provocar tensiones entre los actores sociales, que han sido persistentes en una trayectoria territorial cuyas transformaciones o evoluciones han tenido como eje estructurante de las relaciones y del paisaje el corredor férreo del Magdalena desde épocas de la explotación bananera hasta la actual concesión para extracción minera y la prospectiva de desarrollo turístico bajo la marca

Garciamarquiana.

## **El proceso del diseño del Plan maestro Ruta Macondo**

El mecanismo de corredores turísticos aplicado en el Caribe Colombiano, ha pretendido conectar y expandir, por interés productivo y económico, los flujos de visitantes extranjeros y nacionales desde los centros urbanos con dinámica turística y aeroportuaria hacia potenciales atractivos en zonas rurales próximas, como es el caso de Santa Marta D.T.C.H y Barranquilla con los municipios de carácter mayormente rural del denominado Territorio Macondo (Sitio Nuevo, Pueblo Viejo, Ciénaga, Zona Bananera, Aracataca, El Retén, Fundación). Para abordar la caracterización y trazado de la ruta macondo se usaron dos instrumentos metodológicos de planificación (Badillo, Amézquita, Saumeth, & Valdez, 2016):

- En primera instancia se implementó la metodología utilizada para la delimitación espacial de las “Regiones Urbanas Funcionales” (FUR por sus siglas en inglés) siendo estas equiparables al sistema de núcleos urbanos configurado por los ocho municipios que constituyen nuestra área de estudio, y que nos facilitó realizar la caracterización actual del complejo Territorio Macondo.

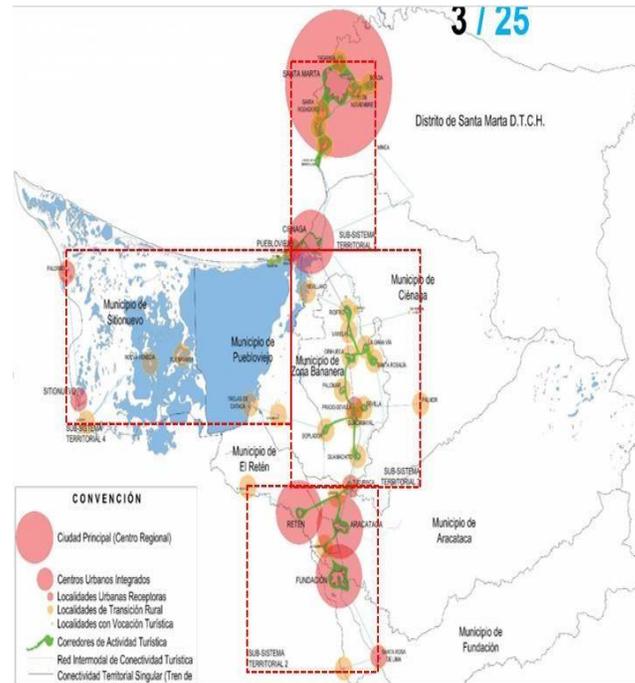
- Y en segunda instancia se aplicó la metodología de planificación territorial indicativa IIRSA<sup>2</sup>, como soporte para el trazado de la ruta y localización urbanística de las principales unidades de negocio.

La caracterización funcional obedeció estadísticamente a las tensiones espaciales generadas por los ejes de comunicación terrestre (Carreteable y férreo) y acuático actualmente desconectados, así como por las condiciones presentes y futuras de accesibilidad y permeabilidad en el territorio, que configuran una región urbana funcional desfragmentada por la distancia y tiempo de recorrido entre varios núcleos urbanos de cierta importancia jerárquica frente a otros de menor jerarquía, sumado al impacto que genera las actividades y dinámicas económicas jalonadas por dos centros urbanos metropolitanos de alto nivel como son Santa Marta y Barranquilla. Esta caracterización se ilustra en la siguiente representación cartográfica:

### **Ilustración 1. Subsistemas Territoriales de los Municipios que componen la Ruta Macondo**

---

<sup>2</sup> Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado de Proyectos -IIRSA



Fuente: Walberto Badillo Jiménez, Consultor del Observatorio del Caribe Colombiano.

La región urbana funcional que constituye el Territorio Macondo alcanza los 836.478 habitantes, con una densidad promedio de 94 Hab/Km<sup>2</sup>, identificándose cinco tipologías funcionales de núcleos urbanos que integran el sistema territorial: a) Ciudad Principal (Centro Regional), representada por Santa Marta; b) Centros Urbanos Integrados, representado por Ciénega, Fundación, Aracataca y El Retén; c) Localidades Urbanas Receptoras de población migrante desplazada, representada por Sitio Nuevo, Pueblo Viejo, Palermo, Prado-Sevilla, Tucurinca y Santa Rosa de Lima; d) Localidades de Transición Rural, entre las cuales tienen mayor incidencia sistémica, Sevillano, Guacamayal, Nueva Venecia, Buenavista, Río frío, Soplador, La Mora y Palmor; y e) Localidades con Vocación Turística, el resto de núcleos urbanos que poseen al menos un elemento con potencial turístico que en el largo plazo pueden quedar conectados en la cadena de valor de la ruta.

Los elementos de cohesión funcional restantes, identificados en la caracterización del modelo actual de ocupación del Territorio Macondo, lo completan las diferentes formas de conectividad que se registran detalladamente en los análisis de infraestructura física elaborado como soporte anexo en el presente análisis. Se establecen tres tipos de articulaciones o elementos de cohesión funcional (Badillo, Amézquita, Saumeth, & Valdez, 2016):

- Corredores de actividad turística, siendo estos los conformados por las franjas de suelo urbano, sub-urbano y rural adyacentes a las vías de conectividad en su estado morfológico actual, que permiten la permeabilidad y acceso regular a los recursos y atractivos turísticos que hacen parte integral de la dinámica territorial.
- Red Intermodal de conectividad turística, compuesta por los diferentes sistemas de

transporte y sus redes de infraestructura (terrestres y acuáticas), que hacen posible la conectividad entre los nodos urbanos principales y los núcleos poblados segregados.

- Conectividad Territorial Singular, referida al trazado del tren de carga que atraviesa tangencialmente el Territorio Macondo, ofreciendo una posibilidad futura de conectar los dos grandes nodos de Centros Urbanos Integrados, pudiendo ser determinante en la consolidación de una Región Urbana Funcional.

Las intervenciones transversales de corto, mediano y largo plazo presentadas se describieron en un aparte denominado “Cronograma de ejecución para las etapas del Plan Maestro”. Las intervenciones transversales y particulares de infraestructuras, conectividad y emplazamientos urbanísticos corresponden al estudio “Caracterización urbana-territorial, accesibilidad, infraestructuras de transporte, propuesta de trazado y unidades de negocio de la Ruta Macondo”.

El plan maestro sectorial diseñado para este caso de la Ruta Macondo incide en especial sobre tres

(3) de estos municipios rurales (Aracataca, Zona Bananera y Ciénaga) que convergen en cuanto a una común trayectoria histórica por la fuerte presencia del corredor férreo, expresada y popularizada en la obra literaria de García Márquez, que atraviesa los municipios desde Fundación en camino a Santa Marta (Badillo, Amézquita, Saumeth, & Valdez, 2016). Este trazado de ferrovía fue el eje que sirvió de guía al trazado en paralelo del carretable de la denominada vía Nacional Ruta 45 (Troncal del Magdalena), que hoy en día soporta todo el flujo de vehículos entre Santanderes y el Cesar hacia Santa Marta.

De las acciones propuestas para el largo plazo, el elemento de ruptura clave es el “Tren amarillo” debido a que un consenso importante y diverso número de personas y actores locales por el cual “sin tren amarillo no hay Macondo”. Además de este imaginario significativo para los amantes de la vida y obra de Gabo, se pueden esgrimir las mejoras que se tendrían en materia de movilidad, accesibilidad y desarrollo territorial, ofrecidas con la implementación de este sistema de transporte; por lo tanto, el tren entraría a mejorar aún más la conectividad y accesibilidad del “Territorio Macondo”, expresado en comodidad, reducción de costos y tiempos; habiendo la posibilidad de aprovechar “el tiempo que se gana con el tren” por parte del turista en la realización de otras actividades simultáneas, y aquellas que se complementan como montar en bicicleta, viajar en canoa, volar en ultralivianos, recorrer el territorio por carretera, etc. (Badillo, Amézquita, Saumeth, & Valdez, 2016)

La conexión férrea además de mejorar las condiciones de eficiencia de desplazamiento de personas, terminaría de unificar el sistema territorial que establecerá la región funcional turística, al conectar los Subsistemas 2, 3, 4 con el Subsistema 1 en la terminal de trenes previstos contiguamente al aeropuerto de Santa Marta. (Badillo, Amézquita, Saumeth, & Valdez, 2016). A continuación se ilustran los esquemas de terminales de transbordo sobre el trazado de la nueva línea férrea de pasajeros (paralela en ciertos tramos a la de carga de FenocoSA):

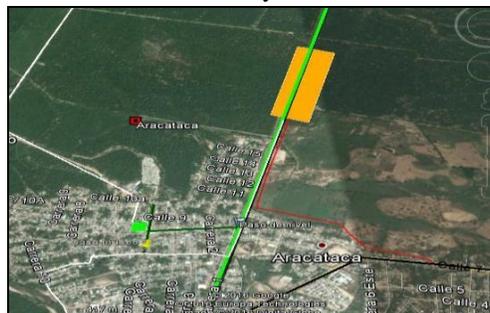
**Ilustración 2. Terminales Multimodales (férreas y terrestres) en ruta turística de largo plazo (2025-2032)**



(a) Terminal de transporte multimodal (férrea y terrestre) con conexión en aeropuerto de Santa Marta.



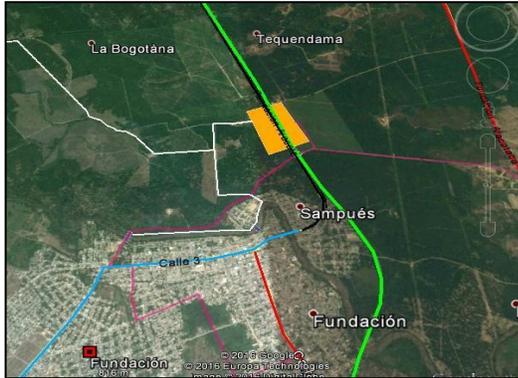
(b) Terminal de transporte multimodal (férrea y terrestre) a las afueras de ciénaga con conexiones de cicloruta y carreteras.





(c) Terminal de transporte multimodal (férrea y terrestre) a las afueras de Guacamayal con conexiones de cicloruta y carreteras.

(d) Terminal de transporte multimodal (férrea y terrestre) a las afueras de Aracataca con conexiones de cicloruta y carreteras.



(e) Terminal de transporte multimodal (férrea y terrestre) a las afueras de fundación con conexiones de cicloruta y carreteras

Fuente: Proyecciones de Amézquita y Valdez, usando Google Earth.

El plan maestro considera además escenario basado en una oportunidad promovida desde la Secretaría de Turismo de la Gobernación del Magdalena respecto a la sinergia intermodal aéreo- carretero – férreo proyectando la ubicación potencial de un nuevo Aeropuerto entre el eje de la línea férrea actual y la troncal 45, para habilitar por primera vez en Colombia un terminal aéreo con capacidad para carga y pasajeros, cercano al mar, con viabilidad de transferencia a sistema ferroviario y al Carretero.

La ubicación hacia la zona comprendida entre Ciénaga y Zona Bananera, debe ser adecuadamente escogida para que no se aleje del aporte y servicio demandado del ámbito regional central, es decir la interacción con la Ruta del Sol, el corredor férreo Fenoco SA La Loma – Puerto Drummond y la cercanía a los puertos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, favoreciendo la consolidación de un centro de intercambio multimodal.

### Formas de territorialización en conflicto

Dentro de las cinco formas específicas de "poder sobre" se encuentran la fuerza, la coerción o coacción, la seducción, la manipulación y la segregación. (Rashid & Alobaydi, 2015) Los planes maestros suelen promocionarse desde el Gobierno Colombiano como un ejercicio de consenso desde los grupos poblacionales hacia arriba, donde se privilegian las formas de la seducción (usa la propaganda para influenciar al subordinado), como se evidenció, al usar las propias fronteras territoriales como un instrumento de propaganda para priorizar y comprometer recursos en macroproyectos (Aeropuerto y tren comercial y de pasajeros) sin calcular la carga del turismo sobre el abastecimiento de agua de cada municipio.

La manipulación mantiene al sujeto ignorante, ya menudo da al subordinado la ilusión de tener una relación privilegiada con el dominante. En términos de territorio, un acceso más directo al territorio dominante puede dar al territorio subordinado una ilusión de favoritismo, mientras que para el dominante esta puede ser una forma de controlar o influir en el subordinado. La mayoría de los participantes desconocen de un territorio con mayor interrelación puede proporcionar un mayor potencial de movimiento a través del cual los

recursos fluyen fácilmente de un territorio a otro a través de él, afectando a su propia integridad negativamente.

Es el caso de la transformación del uso del suelo destinado actualmente para la operación del aeropuerto cercano al litoral en Santa Marta con viabilidad de construcción de infraestructura turística por la presencia de playas y vías de calidad que facilitan el desarrollo de hoteles y vivienda. En especial sobre los terrenos aledaños a un Aeropuerto nuevo en suelos inicialmente rurales, de menor costo, los cuales en condiciones apropiadas de servicios públicos generan una dinámica de instalación de parques logísticos y zonas francas relacionada con carga y otros servicios complementarios a las instalaciones propias del Aeropuerto.

Finalmente, la segregación aísla al subordinado. En este caso se refiere a la tendencia a entregar las rutas a grandes tour operadores, mientras que el anunciado turismo comunitario es marginado.

## Bibliografía

BADILLO, W.; AMÉZQUITA, J.; SAUMETH, L.; VALDEZ, J. *Caracterización Urbana-Territorial, Accesibilidad, Infraestructuras de Transporte, Propuesta de Trazado y Unidades de Negocio de la Ruta Macondo*. Cartagena: Observatorio del Caribe. 2016.

BERDEGUÉ, J. A.; MODREGO, F. *DE Yucatán a Chiloé: Dinamicas territoriales en América Latina*. Buenos Aires: Teseo, RIMISP . 2012.

Dirección Nacional de Planeación - DNP. *Política Nacional de Turismo CONPES 3377*. Bogotá. 2005.

Econometría consultores. *“Elaboración de una evaluación de impacto y resultados del modelo de concesiones público-privadas (puertos, aeropuertos y vías férreas) en Colombia, desde la perspectiva fiscal, el bienestar social y la competitividad nacional e internacional”*. Bogotá: Dicción Nacionalde Planeación. 2013.

MUÑOZ, E. A. Territorio de postal: la dualidad del Turismo en Santa Fe de Antioquia (Colombia). *Cuadernos de Geografía:Revista Colombiana de Geografía* 26 (2), 153-174. 2017.

Ortiz Chao, C., Guzmán, U., & Lamas, M. A. (2012). Análisis configuracional: Forma urbana y procesos emergentes. *Colección textos FA - Tecnología*, 26-45.

PAUL, G.; & FAUTRERO, V. Trajectoires de développement, innovation et territoires : « Ville diffuse » et/ou polarisation urbaine. En *Les territoires productifs en question(s). Transformations occidentales et situations maghrébines* (págs. 127-144). Rabat: Institut de recherche sur le Maghreb contemporain. 2006.

PUMAIN, D.; SAINT-JULINE, T. *Análisis espacial. Las interacciones*. Santiago de Chile: Pontifica Universidad Católica de Chile. 2014.



---

RASHID, M.; ALOBAYDI, D. Territory, politics of power, and physical spatial networks: The case of Baghdad, Irak. *Habita International*, 50, 180-194. 2015.

RENGIFO, J. Un segmento del turismo intenacional en auge: El turismo de caza. *Cuadernos del Turismo*, 187-210. 2008.