

*Cartagena en obra negra:
Racialización del trabajo y cerramiento espacial en
la periferia*

Carlos Andrés Meza

INSTITUTO COLOMBIANO DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA - ICAHN

ABSTRACT

The structural process of accumulation of control of land on the coastal edge of the district of Cartagena de Indias has been characterized by continuous privatizations of communal spaces and public assets. The benefits of localization that offer the soil in the coastal area have carried to the privatization of beaches and the gentrification radiated from the historic center to the peri-urban areas. I pose that this development model urbanization has allowed investors to take advantage of marginalization and work in peri-urban areas absorbing them as cheap labor in a complex of servile relations that is reproduced incessantly. At the end, I will reflect on the role played by the local and central state in all this, insofar as it is capable of linking discourse about development with racial and ethnic classifications.

Keywords: Race, ethnicity, urban development, social enclosure.

La acumulación del control de la tierra en el borde costero del distrito de Cartagena de Indias se caracteriza por continuas privatizaciones de espacios comunales y de activos públicos para favorecer los beneficios de localización que ofrece el suelo en la franja costera e insular. En este artículo planteo que ese modelo de desarrollo urbano les ha permitido a los inversionistas tomar ventaja de la marginalidad y del trabajo en áreas periurbanas pobladas por gente negra principalmente, al absorberlas como mano de obra barata en un complejo de relaciones serviles que es reproducido sin cesar. Al finalizar, reflexionaré sobre el papel que juega el estado local y central en todo esto, en cuanto es capaz de ligar el discurso sobre el desarrollo con las clasificaciones raciales y étnicas.

Palabras claves: Raza, etnicidad, desarrollo urbano, cerramiento espacial.

Introducción

Mientras realizaba trabajo de campo en varios corregimientos del área rural de Cartagena, también considerada como área de expansión urbana del distrito turística y portuario, me llamó la atención la costumbre con que la expresión “obra negra” era usada por mototaxistas, trabajadores playeros y líderes comunales, en conversaciones relacionadas con la participación de barrios y caseríos en el trabajo de la construcción y en general, en el trabajo menos calificado que demandaban diversos proyectos y obras de desarrollo portuario, turístico y residencial. Se me ocurrió preguntar qué entendía la gente por “obra negra” y me contestaron que era el “trabajo ordinario en el cogían al que fuera”, “en el que presentabas apenas la cédula y entrabas” o era “lo que nos toca por compensación”. Las dosis de ironía y sarcasmo con que se hablaba de aquello despertaron mi interés en la dimensión psicológica de la situación racial vivida y los marcos de la consciencia individual y colectiva que parecía insinuarse en esas conversaciones cotidianas.

Una vez, al final de una tarde de semana en que llegaba al aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena para tomar un avión de regreso a Bogotá, observé un bus urbano que anunciaba que su destino era “Tierra Baja”, un corregimiento situado a orillas de la ciénaga de La Virgen. El bus rodaba por la avenida de Crespo, la antigua salida a Barranquilla antes de la obra del túnel que se realizó entre 2008 y 2014. Por esa época se desarrollaban muchas obras viales y construcciones en toda la ciudad, así que el bus atestado de pasajeros concordaba con el trabajo de la construcción y con otros desplazamientos habituales en torno al mercado de Bazurto y alrededor de sitios de trabajo en los lujosos barrios de Manga y en las playas y hoteles de Bocagrande. Desde fuera pude sentir el bochorno asfixiante al ver a tanta gente apretujada, casi saliéndose por las ventanillas de aquel vehículo. También era visible el color de esos rostros y cuerpos, desgastados por el trabajo precarizado en algún lugar de la ciudad, lejos de la morada a la que se dirigían y en donde vivirían hacinadas.

Lo llamativo de la expresión “obra negra” estaba en las dinámicas de intercambio y plusvalor material y simbólico tras la expectativa de enganche laboral dentro de proyectos y actividades ligados al desarrollo de infraestructura vial, industrial, portuaria, residencial y turística en la ciudad litoral. Se trata de plusvalor material en tanto que las poblaciones negras son parcialmente absorbidas como mano de obra barata en un complejo de relaciones serviles producidas y reproducidas sin cesar (Mbembe, 2016, p. 12). Lo mismo sucede con los entornos que habitan y usan, revalorizados por la especulación inmobiliaria, por ofrecer beneficios de localización en zonas de playa, playones y ciénaga, al borde del mar. Por otra parte, el plusvalor simbólico ~~en cuanto~~ ya que la fabricación contemporánea de sujetos de raza y cuerpos de extracción

(explicar) requiere de un exceso de significado en imágenes abiertamente racializadas que reproducen la relación imaginaria, siempre situacional y relativa, con lo negro.

Los actores estatales allanan el camino a todo tipo de inversiones a través de las privatizaciones de los activos públicos que legalmente están a su resguardo (Merchand Rojas, 2013, p. 108). La consulta previa (que en Colombia incluye la identificación y certificación de colectivos étnico-raciales por parte de agentes estatales)¹ ha cooperado con la lógica de privatización de bienes comunes en Cartagena que viene de tiempo atrás con los caños, ciénagas, puertos, plazas, monumentos, baluartes, playas e incluso islas enteras han pasado a manos de particulares. La marcación socio-racial en la organización del espacio peri-urbano de Cartagena ha venido operando como dispositivo en la geopolítica local del estado en la configuración y administración de la ciudad turística y portuaria. Estas marcaciones en los procesos de consulta previa hacen parte de un conjunto más amplio de prácticas de gobierno de la diferencia con esquema de ciudadanías diferenciadas, integradas por el conjunto de sujetos socialmente marcados por su relación subalterna, conflictiva y antagónica con el modelo de ciudadanía universal y abstracta (Mosquera; León y Rodríguez, 2009, p. 50). La marcación socio-racial en el espacio rural-urbano cartagenero se presenta enmarcada en un conjunto de relaciones entre fortificaciones cerradas residenciales, hoteleras y portuarias, y los poblados adyacentes en donde predomina gente negra y mulata.

Para comprender las lógicas de raza que estas escenas sugieren, resulta útil la idea de la formación racial, entendida como un proceso por medio del cual las fuerzas, sociales, económicas y políticas determinan el contenido y la importancia de las categorías raciales y su anclaje en estructuras y comportamientos espaciales (Goldberg 2002; Omi & Winant, 1994 [1987]). Las prácticas raciales incorporadas y ancladas de manera profunda en las estructuras espaciales, sociales, políticas, mentales y simbólicas, tienden a naturalizar y a reforzar los mecanismos de exclusión y las desigualdades en la ciudad litoral.

En este artículo me pregunto por los modelos espaciales y las lógicas de raza, burocracia y negocio, generadoras de discursos y prácticas que convierten a la población negra en reserva de mano de obra poco calificada y mal remunerada. Sostengo que esta racialización del trabajo precarizado e informal

¹ En un sentido jurídico, la Consulta Previa Libre e Informada es entendida como un derecho internacional fundamental de los pueblos indígenas y tribales, consignado en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 1989. En un sentido socio antropológico, es preciso subrayar que la Consulta Previa en Colombia es un dispositivo de administración de población que surge a partir de varios desarrollos legislativos e institucionales.

está ineludiblemente ligada al despojo de bienes comunes y tierras familiares, tras la tendencia a la maximización de la renta del suelo en el borde costero de Cartagena. Este despojo, entendido ante todo como una estrategia, requiere de formas de estatalidad y gubernamentalidad que hacen de la diferencia la doctrina ordenadora de lo social y producen geografías para imaginar y administrar la alteridad.

Parto de la hipótesis de que los cambios de utilización del suelo provocados tanto por los intereses comerciales que tratan de maximizar los beneficios del suelo y del trabajo subordinado bajo su control, se inscriben en ciclos de acumulación y fabricación de sujetos de raza que son inseparables de los problemas específicos de la vida y de la población, de la regulación de movimientos y de desplazamientos. Cobran especial relevancia las tecnologías de la seguridad y mecanismos de inscripción de la gente en sistemas jurídico-legales diferenciados (Mbembe, 2016, p. 77).

Puerto del Caribe clave en el ensamblaje entre África, las Américas y Europa, Cartagena es una ciudad en donde las formas históricas y profundas de desigualdad se inscriben en ciclos raciales generadores de clasificaciones sociales y de diferenciaciones entre grupos dominantes y grupos subordinados (Sawyer, 2005). Por el adjetivo de “ciudad heroica” sabemos que también fue teatro crucial de luchas por la independencia en donde los habitantes de ascendencia africana –la mayoría en términos demográficos– jugaron un papel político y militar significativo (Lasso, 2015, p. 62). Hoy es una urbe donde clase y raza han perpetuado durante siglos profundas lógicas de exclusión: El 38,2% de los cerca de 1.200.000 habitantes de Cartagena viven bajo la línea de pobreza y el 9,8 % está bajo la línea de indigencia (Bossi, 2011). Los sectores negros de la ciudad son los que generalmente experimentan estas dinámicas de desigualdad social y económica, y en esa medida, el nivel de racialización en Cartagena puede determinarse por las brechas de desigualdad (Bonilla-Silva, 2010).

El punto de partida son las huellas de un acontecimiento inscrito en la historia del desarrollo turístico en Cartagena que trajo como resultado una reorganización del espacio urbano hacia los años cincuenta (Deavila Pertuz, 2015). Desde la biografía de la ciudad y de los sujetos, de sus cuerpos y sus experiencias, se trata de momentos de arrinconamiento, expulsión y reconcentración marginal demarcados históricamente. En el proceso de construcción y destrucción de conglomerados culturales importantes para el tejido social de Cartagena como el barrio de Chambacú y el mercado público de Getsemaní, la figura del sujeto negro existió en exceso, asociada a espacios considerados insalubres, inseguros e inestables que obstaculizaban el progreso de la ciudad. El extrañamiento, la alterización y la separación de los grupos poblacionales pertenecientes a capas afrocaribeñas y empobrecidas fue la práctica de desvalorización moral que operó como discurso público en el criterio

de “limpieza” que permeó la renovación urbana anunciada por retroexcavadoras que abrieron paso al desarrollo urbano en espacios valorados para el progreso (Deávila Pertuz, 2015).

El problema se fue desarrollando durante un trabajo de campo de dos años en Cartagena en el cual participé como funcionario del estado en actos de protocolización de consultas previas, talleres de identificación de impactos y medidas de manejo con comunidades, empresas y entidades y test de proporcionalidad en donde, a falta de concertación con las comunidades, las autoridades estatales eran quienes decidían el futuro de esos proyectos. A medida que participé en casos puntuales sobre identificación de impactos y medidas de manejo en el marco de protocolos de la consulta previa, comencé a caracterizarlos, conectarlos y relacionarlos con el desarrollo urbano y la configuración socio-racial de la ciudad, especialmente, en espacios contiguos, de borde e interfase con el mar.

Definida la producción de una espacialidad costera en tensión por aquella confluencia entre desarrollo y acaparamiento de bienes y recursos, el trabajo de campo me permitió identificar tres áreas:

1) El sur, que comprende la península de Barú, con los corregimientos de Santa Ana y Punta Barú, y las veredas de Ararca y Playa Blanca (adscritas a Santa Ana, y el barrio de Pasacaballos, que está entre el canal del Dique y el complejo industrial de Mamonal). Esa es una zona de antiguas haciendas, algunas compradas por los trabajadores bajo figuras de común y proindiviso, que ha entrado en la órbita del desarrollo turístico y en una febril transacción de tierras que está en la base de muchos de los conflictos por playas, playones, fuentes de agua y por los procesos de loteo y transferencia de derechos de propiedad.

2) La zona insular de Tierra Bomba, en donde están el centro poblado que lleva el mismo nombre (frente a Boca Grande, separado por el mar), Bocachica, Caño del Oro y Punta Arena. Los pobladores de la isla temen a la creciente concentración de tierras desde el centro; a la pauperización del asentamiento de Tierra Bomba (relocalizado hace décadas tras el plan turístico de Bocagrande); a la amenaza de la erosión costera, al subregistro poblacional en las estadísticas oficiales; al desabastecimiento de agua que llega en barcaza desde el continente y a la devaluación del histórico pueblo de Bocachica y su batería amurallada, hoy desconectados del circuito turístico de la bahía.

3) La zona norte en la salida hacia Barraquilla, por la nueva vía al mar, abarca desde La Boquilla, hasta Lomita Arena, pasando por Tierra Baja, Puerto Rey y Punta Canoa. A lo largo de esta franja costera, los cerramientos protegidos son señal de la expansión del modelo de ciudad norteamericana tipo suburbio de estrato alto, y de lujosos complejos hoteleros que privan del acceso al mar a barrios y corregimientos, su espacio exterior de proximidad. En esta zona también se aprecia cómo la demanda financiera y especulativa del turismo y del desarrollo residencial ha hecho explotar diversos conflictos territoriales, ambientales y sociales desde la Boquilla hasta Arroyo Grande.

Este artículo está compuesto por tres secciones: la primera y la segunda ofrecen una orientación conceptual y un encuadre socio histórico del tema abordado. La tercera sección es la parte central y se basa en el registro etnográfico de un trabajo de campo de estancias cortas en 2016 junto con la socióloga Lina Vargas, con quien tuvimos la misión de conocer en detalle los hechos y actores involucrados en la sentencia T-485 de 2015 en la que la Corte Constitucional le ordenó a la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior, así como a la Alcaldía del Distrito de Cartagena de Indias, realizar los trámites correspondientes para el reconocimiento del Consejo Comunitario de la Vereda de Playa Blanca, e iniciar con éste el proceso de consulta previa del proyecto “Playa Blanca-Barú” en cabeza del Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo – FONADE y al representante legal de la sociedad comercial Playa Blanca Barú S.A.S.

Marcación étnico-racial

Las relaciones étnicas constituyen un caso particular de las relaciones raciales, y no su negación culturalista (Cunin, 2003, p. 12), toda vez que los procesos de identificación dentro y entre las poblaciones subordinadas y alterizadas como “otros internos de la nación”, se convierte en un principio maestro de la clasificación (Harrison, 1995; Briones, 2002, p. 61). Esto requiere revisar las nociones “raza” y “etnicidad”, entendidas no como categorías de análisis opuestas sino operativamente similares. Ambas buscan dar cuenta de formas diferenciadas de marcación social de alteridad que suelen entremezclarse en la construcción de otros internos marcados y automarcados (Briones, 2002, p. 61, 64). Es decir, sobre los conceptos de raza y etnia actúa un dispositivo de saber poder que cumple el rol de disciplinar y configurar la marcación entre individuos y poblaciones. Siguiendo esta idea, los conceptos de “etnicidad” y “grupo étnico” fueron adoptados para sustituir el término “raza”, lo cual ha redundado en una etnización de lo racial que hace que en el siglo XXI la gente

sea racializada a partir de dispositivos de gestión de la vida, el trabajo, la sexualidad, la seguridad, la movilidad, la religión y la cultura (Mbembe, 2016).

La racialización es ese proceso determinado por una jerarquía establecida en la capacidad que tienen el color y el fenotipo en incidir sobre aspectos económicos, laborales, políticos y sociales, incluida la etnicidad (Stolcke, 1995; Cunin, 2003; Segato, 2010; Bonilla-Silva, 2010). La racialización es también un mecanismo estructural que permite concentrar la riqueza e implementar desigualdades políticas por la activación de dispositivos, modos y formas de instaurar, concretar y/o desacelerar políticas que acarrear graves consecuencias para las poblaciones discriminadas (Dunaway, 2003). Se concreta en una forma de acción que se produce y reproduce en condiciones históricas concretas que hacen posible su aparición, extensión y evolución (Wieviorka, 1992). Esta sociología del racismo subyace a la lógica clasificatoria en la producción de denominaciones étnicas y socio-raciales, las cuales pueden ser vistas como la expresión de un modo de organización de las relaciones sociales (Banton, 2018, p. 118).

La etnicidad entonces puede ser apreciada como un modo de organización de las relaciones sociales cuyos orígenes están en procesos sociales de marcación, dominación y desigualdad (Comaroff, 1993). Del mismo modo en que el concepto “raza” funcionó como un sustituto de la noción de “casta” en el tránsito del régimen colonial al republicano (Leal, 2010, p. 390), parece evidente que hoy la definición étnica sirve como nuevo criterio de demarcación, sustitutivo del de ‘raza’, pero que no lo anula, sino que, antes bien, lo enmascara (Stolcke, 1999, p. 15). Así pues, una teoría de la etnicidad requiere una teoría del contexto en el que ésta es activada (Banton, 2018, p. 118).

Metodológicamente, es fundamental el punto de vista local desde el uso literal del discurso de los sujetos con quienes trabajamos en campo. En muchos contextos conversacionales los individuos tratan de especificarnos en infinidad de formas sumamente condensadas, el significado de sus experiencias vitales. En este caso, se trata de una fenomenología de la pérdida y la escisión que revela la micropolítica de las relaciones raciales, al tiempo que es una narrativa sobre el aguante extremo ante la dificultad y sobre una capacidad desmedida de hacerle frente a la mala vida.

Junto con el enfoque biográfico, la producción literaria, la opinión pública y los medios de comunicación local, son textos culturales de circulación discursiva que proporcionan al analista sensibilidad contextual. De ahí que “Chambacú, corral de negros” de Manuel Zapata Olivella (1963) sea una novela urbana que retrata con intenso realismo social los enfrentamientos de los chambaculeros con el gobierno blanco-mestizo de la ciudad por el derecho a poseer y habitar la “isla” de Chambacú. Chambacú no era una isla, sino un

barrio de aspecto tugurial que lindaba con el centro histórico de la ciudad amurallada, separado por la laguna de El Cabrero. La metáfora espacial-racial del “corral de negros” es la imagen del gueto; el “corral de negros” en las zonas cenagosas y costeras que connotan también los límites de la ciudad. Una historia que se repite en las áreas populares y peri-urbanas del borde costero en la Cartagena de hoy, pues “Chambacú” es más que una evocación. Siguiendo a Antonio Benítez Rojo, el corral de negros vendría a ser “isla que se repite”, una isla-prisión en donde el paraíso, la violencia y la muerte, a veces se confunden. Aquí emerge como una fantasmagoría esa institución económica, disciplinaria y penal del pasado esclavista, conocida como la plantación.

Si la producción del espacio urbano con fines de expansión se basa en lógicas de rentabilización capitalistas (Harvey, 1977), esa puesta en valor implica entonces una depreciación gradual y progresiva, por la vía de la pauperización, el cercamiento y la transferencia de costos ambientales y sociales a las poblaciones subalternas. ¿Cómo es percibido este proceso continuo, y cómo retratar sus especificidades históricas y geográficas? En clave de literatura caribeña, la metáfora de los “corrales de negros” y la de una “isla que se repite” refieren a un patrón cíclico de cerramiento, desalojo y reconcentración marginal. Algo similar puede decirse de la expresión “obra negra”, que en clave biográfica refiere a mecanismos de suministro y renovación de la fuerza de trabajo racializada. Estos mecanismos son posibles gracias a que nuevos y conflictivos ciclos de despojo patrimonial y de explotación laboral se concretan en una configuración socio-espacial acentuada por divisiones, clasificaciones, jerarquías y diferencias que limitan las capacidades que tienen las comunidades para decidir sobre sus medios de sustento y sus formas de vida.

Al encuadrar la etnicidad como un modo de organización de las relaciones raciales sobre una escala de desigualdad, la clasificación social inherente dispone un repertorio de maniobras destinadas a situar a la gente diferenciada en celdas operativas. La diferencia es un trabajo de abstracción, clasificación, división y exclusión siempre relativo por cuanto surge de las relaciones. Poderoso mecanismo de sujeción, la diferencia aparece entonces como un trabajo del poder incorporado por los propios excluidos. De ahí que el grado de cohesión interna y el control local varíe en la relación de fuerzas y los diferenciales de poder entre grupos que se confrontan unos a otros en términos de códigos de pertenencia, posición, posesión y propiedad que informan acerca de lazos sociales tensionados por las políticas de marcación étnico-racial y desarrollo urbano regional. Quienes se auto-reconocen como nativos, oponen sus intereses contra quienes son considerados recién llegados o marginalmente establecidos. Son particularmente relevantes en tal sentido las situaciones que escenifican la disputa por el acceso diferencial a las compensaciones y medidas de manejo determinadas, en protocolos de consulta previa y estudios de impacto

ambiental. La práctica de zonificación contornea y superpone áreas delincuenciales, de extracción de mano de obra y áreas étnicas a la oleada actual de cerramientos en el borde costero y en el espacio marítimo, exacerba la radicalización de las relaciones sociales asociadas al espacio.



*Figura 1. Mapa borde costero de Cartagena
Fuente: Elaboración propia.*

Un reordenamiento violento

Desde mediados de la década pasada, los planes de desarrollo urbano y turístico de Cartagena han estimulado la patrimonialización o puesta en valor de unidades arquitectónicas. En 1957 el gobierno nacional creó la Empresa

Colombiana de Turismo, que en 1968 se convirtió en la Corporación Nacional de Turismo, con el objeto de promocionar y gestar el desarrollo del sector. Mientras tanto, el municipio de Cartagena también hizo sus propios esfuerzos para desarrollar el turismo a nivel local. En 1956 adelantó estudios sobre el potencial de la ciudad dentro del sector, lo cual derivó en la formulación de un plan quinquenal de desarrollo turístico, con el apoyo del Gobierno Nacional (Deavila Pertuz, 2015, p. 128).

La modelación del espacio desde la perspectiva turística entronizó la conservación del centro histórico y la explotación de las playas, con la consecuente gentrificación o desplazamiento de residentes populares por la sobrevalorización del suelo (Deavila Pertuz, 2015). Algunos hitos significativos de este reordenamiento del paisaje de acuerdo a la lógica del turismo y su consecuente historia de desalojos son: 1) la erradicación en 1939 de los barrios de negros y mulatos conocidos como Pekín, Boquetillo y Pueblo Nuevo, asentados al pie del cordón amurallado cuando en la ciudad apenas iniciaba la valorización de monumentos y construcciones amuralladas como atractivos para atraer visitantes; 2) el desalojo de los pescadores negros de Bocagrande y la relocalización de los pobladores en la isla de Tierra Bomba, a raíz de la construcción del hotel Caribe, en el mismo año de 1939; 3) la erradicación del tugurio de Chambacú en 1971 y 4) la reubicación del mercado público de Getsemaní, en 1978. La prensa local y el gobierno de la ciudad sustentaron estas transformaciones en respuesta al pesimismo que encerraban estos lugares: el mercado era un foco de desorden y los barrios “sitios miserables”, habitados por negros desharrapados, compuestos por casuchas y calles propicias para la infección y la propagación de enfermedades” (Flórez Bolívar, 2015, p. 113).

En tanto cambios estructurales que afectaron la distribución espacial de la ciudad, estos hechos sentaron las bases del patrón cíclico de cerramiento, desalojo y reconcentración. La gente de los barrios del cordón amurallado que fue desalojada a finales de la década de 1930, terminó en el tugurio de Chambacú. Pero no por mucho tiempo, pues de allí salió nuevamente desalojada a principios de la década de 1970. Hoy muchos chambaculeros viven en la franja más oriental de la ciénaga de La Virgen, que aloja nuevos desarrollos de vivienda de estratos bajos como los barrios El Pozón y Olaya Herrera. En el centro histórico, el barrio colonial de Getsemaní se enfrenta al mismo proyecto de ciudad que significó la desaparición de Pekín, Boquetillo, Pueblo Nuevo y Chambacú. Esta segregación residencial racial de la ciudad es el resultado de los discursos y prácticas de zonificación adelantadas en sucesivos planes de desarrollo urbano del pasado.

A principios de este siglo, Cartagena parece una ciudad en venta en donde la valorización expulsa a la gente y allana la expansión de la

infraestructura hotelera y residencial que ya había desbordado los límites del centro histórico y el sector de Bocagrande. En el norte de Cartagena, el área marítimo-costera que conecta con Barranquilla se convirtió en uno de los espacios lacustres más intervenidos en los últimos años con rellenos, ocupaciones ilegales y con la construcción de viviendas privadas de lujo tipo estrato 5 y 6, en los sectores de Castillogrande, Bocagrande, Centro, El Cabrero, Marbella, Crespo y Cielo Mar. En la colindancia entre los lujosos hoteles y el populoso vecindario de la Boquilla se destacan múltiples tensiones por lotes tierra y espacios de playa, al tiempo que se reprodujo el miedo y se reforzaron las sensaciones de peligro, inseguridad y perturbación de las personas. Por otra parte, desde mediados de la década de 1970 la ciénaga de la Virgen fue afectada con la construcción del tramo de la troncal del Caribe entre Cartagena-Barranquilla. Como sucediera con la Ciénaga Grande del Magdalena, la vía interrumpió varias bocas naturales de intercambio de aguas. Otro tanto hizo Lambertos Neri, un arrocero que les compró tierras a las familias de Puerto Rey y modernizó el cultivo, adecuando presas para irrigar sus cultivos mediante la desviación de las fuentes de agua dulce que oxigenaban la ciénaga.

En 2014 la construcción y puesta en funcionamiento de un nuevo emisario submarino encargado de verter al mar las aguas servidas de la ciudad, fue demandado por las comunidades de Punta Canoa, Puerto Rey y Tierra Baja (de la zona norte) tras la rotura de un tubo que provocó enfermedades de la piel y problemas gastrointestinales.² La obra misma afectó suelos aptos para la agricultura y facilitó la llegada de nuevos invasores del manglar. La constitución misma de estos tres centros poblados está plagada de querellas con terratenientes y alcaldes, y amenazas de desalojo que Claudina, una mujer mayor de la localidad:

“aquí nos criamos, conseguimos su marido y levantamos a los hijos, pero cuando Vicentico Martínez cogió el puesto de alcalde, vendió el municipio. Con todo y gente lo vendió. Eso lo vinimos a sentir fue cuando Osorio nos metió Caterpillar y policía para sacarnos de aquí. Eso fue en el año 1957. Me acuerdo que yo estaba embarazada y por andar pleiteando con la policía, en todo ese correteo, aborté. En esa época llegó un señor que ayudó a los puertoreyanos a pleitiar. Él buscó y buscó hasta que se encontró con un cura que parecía abogado, porque fue el que defendió el pedazo de tierra en donde estábamos. El cura se llamaba José Antonio Salazar. Después que Salazar hizo la bulla, Osorio nos devolvió a cada uno 200 pesos y con esa plata le

² Sentencia T -969 de 2014 es el resultado de una acción de tutela instaurada por los representantes legales de los Consejos Comunitarios de Tierra Baja y Puerto Rey, respectivamente, contra la Empresa Aguas de Cartagena por las obras del proyecto de aguas residuales que sirve a la ciudad de Cartagena denominado “Emisario Submarino”.

compramos al mismo Osorio el terreno en donde hoy estamos. Así fue como los viejos hicieron sus ranchitos: todo el mundo fue haciendo su casita y así fundamentamos a Puerto Rey. El Nuevo Mundo le quedó a Osorio. Después que nos defendió, el padre Salazar tuvo tan mala suerte que cuando iba a Turbaco a defender a otra gente, en la loma se mató” (Claudina, agosto de 2016).

El otro frente de expansión turística es la península de Barú, al sur de Cartagena. Poblada por pescadores, trabajadores de antiguos hornos de cal y vendedores de carbón que abastecieron de este recurso energético a la ciudad en tiempos pasados, en Barú hay memoria de varias compras colectivas de haciendas algodoneras, legalizadas mediante escrituras notariales gestionadas por libres y libertos hacia la segunda mitad del siglo XIX como propiedades en común y proindiviso.³ Posteriormente, el declive en la economía del coco empobreció a muchos nativos quienes vendieron sus terrenos costeros a miembros de la élite de Cartagena y del interior del país, atraídos por la belleza de las playas. Los desarrollos de vivienda tipo chalet significaron la inserción de los lugareños como cuidanderos, así como de gente negra que provino del Canal del Dique y de otros municipios del departamento de Bolívar. Por otra parte, los predios cercados por propietarios ausentistas empezaron a expandirse por toda la península. Innumerables conflictos por la tenencia de la tierra degeneraron en violentos y dramáticos desalojos que terminaron por favorecer a las adineradas familias Echavarría y Santo Domingo, quienes concentraron tierras y privatizaron playas para el desarrollo de proyectos turísticos, de vivienda y de enclave industrial.

Durante la segunda mitad del siglo XX, la ciudad también vio emerger otro gran sector económico: el manufacturero, con especialidad en las sustancias químicas, a partir de la instalación de la refinería de petróleos en la zona de Mamonal. Sin embargo, el complejo industrial en el sur de Cartagena alrededor del barrio popular de Pasacaballos, se ha caracterizado por su débil encadenamiento productivo y por la baja generación de empleo. El antagonismo social y la lucha de clases han marcado la experiencia organizativa de las juntas barriales de acción y de los sindicatos de trabajadores conformados por los pasacaballeros.

La actividad turística es hoy la que más genera extracción de rentas, explotación de recursos arquitectónicos y paisajísticos de la ciudad. Un proceso en el que el despojo constituye el elemento central de esa acumulación. Eso se evidencia en La Boquilla, que al igual que el colonial barrio de Getsemaní, se enfrenta hoy al mismo proyecto de ciudad que significó la desaparición de

³ Notaría Primera de Cartagena, protocolo 97, tomo 1, 19 de mayo de 1851.

Pekín, Boquetillo, Pueblo Nuevo y Chambacú. Aunque más consolidado y, por tanto, más depredador, estos proyectos siguen teniendo el turismo como catalizador. La actividad portuaria de la ciudad también se encuentra en magnífica posición. Desde el 2008, Cartagena se convirtió en puerto de embarque para una ruta de cruceros que navega en la costa norte de Suramérica (Cartagena-Santa Marta- Curazao-Aruba-Colón-Cartagena), y cada año más de 60.000 turistas llegan por barco a visitarla. En cuanto a la carga, también en 2007 Cartagena comenzó a figurar nuevamente como puertos marítimos con un importante volumen de importaciones (Aguilera y Meissel, 2015, p. 193).

La obra negra de Barú

Hace ya seis años que el puente sobre el canal del Dique permitió un flujo regular de automotores en la isla de Barú. De hecho, la construcción de ese puente socavó el imaginario de insularidad que se había construido en torno a esta península desde los tiempos coloniales en que cientos de esclavos negros e indígenas perecieron abriendo el canal que la separó del continente.⁴ Barú es continuamente reseñada por las compañías hoteleras y los medios de comunicación como una isla paradisíaca del Caribe, tan singular como promisoría para el futuro del turismo tradicional de “sol y playa” en Cartagena. Desde hace más de una década, Barú viene ofreciendo todo eso y por supuesto, la valorización del suelo ha disparado la privatización de las playas mediante la entrega en concesión a manos de particulares.

Al desvanecerse con la obra del puente, el imaginario de insularidad que ha alimentado la industria turística, la obra encontró fuertes opositores en el gremio de los hoteleros y hosteleros de la “isla”. Las necesidades de conectividad y acceso a la ciudad de los habitantes de Ararca, Santa Ana y Punta Barú -los tres centros poblados de la península- no fueron las que derivaron en la construcción del puente. Tampoco valieron las reticencias de los playeros dueños de hostales y de todo el sector del turismo que no quería el puente entre Barú y Pasacaballos porque la obra significaba la llegada masiva de turistas a Playa Blanca y a Cholón, y con ellos el arribo del hampa. Fue la Sociedad Portuaria Puerto Bahía con la compañía Pacific Exploration & Production como la principal accionista, la que echó a andar la obra del puente con la instalación en 2013 de un muelle multipropósito ubicado en la desembocadura del canal del Dique que conecta con la bahía de Cartagena, del lado de la península. En el proceso de

⁴ En 1649 el Estado de Cartagena emitió una orden que tuvo carácter de ley, la cual dictaba que los indios y esclavos que se encontraran en lo que en ese entonces era la región del Tolú, debían trabajar en la construcción del Canal del Dique. Cerca de 2000 trabajadores tuvieron la misión de abrirlo, en medio de las condiciones más adversas. Esto tuvo un fuerte impacto demográfico especialmente en la población indígena de la región (Blanco 2009).

construcción del puente, Puerto Bahía había calzado bastante manglar, convirtiendo en tierra firme un área cenagosa.

Mucho antes de que formalizara una consulta previa, libre e informada, la multinacional había seguido una práctica habitual en políticos, terratenientes, grandes inversionistas y en general, de la gente con poder en el Caribe: rellenar manglares y canalizar esteros para facilitar el establecimiento de complejos industriales, residenciales y hoteleros cerrados, en donde las ciénagas se convierten en marinas o aparcadero de decenas de yates. El relleno de ciénagas era entonces una práctica habitual en respuesta a la demanda y suministro del suelo y la propiedad en la zona de bajamar que ha sido desde hace tiempo denunciada por los tres consejos comunitarios que se crearon en los tres centros poblados de la península. Herramientas de la política étnica estatal a partir de la Ley 70 de 1993, las organizaciones de consejos comunitarios en la Cartagena periurbana emergieron en los últimos veinte años como redes de reclamo por la defensa del lugar frente a la gentrificación y el desplazamiento por la sobrevalorización del suelo y la modelación del espacio con una perspectiva turística (Deavila Pertuz, 2015).

El discurso público de una alteridad afrocartagenera, negra y mulata - enraizada en los espacios lacustres, al borde y al ritmo del mar- es la construcción idealizada que da forma a una supuesta comunidad local de pertenencia. Funciona como frontera física e imaginaria explotada en las representaciones de lo negro en la industria turística, pero también problematiza la diferencia interna de áreas pobladas por negros dentro del esquema de segregación, fragmentación y disrupción espacial y social imperante en la ciudad. En este esquema, los vínculos entre las personas y el lugar se tornan cada vez más fundamentales y se incorporan en discursos reaccionarios de rechazo, miedo y protección del otro, especialmente, del advenedizo. La figura del sujeto nativo confiere sentidos de lugar y pertenencia, pero también es funcional a la organización de las diferencias sociales en el espacio urbano porque permite situar y sitiar a un otro diferente y diferenciado a partir de políticas de reconocimiento del sujeto colectivo étnico. Con ello, articula el discurso sobre el desarrollo con el de las clasificaciones raciales y étnicas. Asimismo, permite a los actores del desarrollo urbano tomar ventaja de la marginalidad y del trabajo en áreas periurbanas, absorbiéndolas como bolsas de empleo y mano de obra barata en un complejo de relaciones serviles que es producido y reproducido sin cesar.

El proyecto de conexión terrestre y el muelle se desarrollaron en medio de demandas de las organizaciones y los consejos comunitarios asentados en los centros poblados insulares.⁵ Al no haber sido consultadas, las comunidades

⁵ En la sentencia T-745 de 2010 ya la Corte constitucional había ordenado al Consorcio Vial Isla Barú suspender las obras de la vía que conectan a la península de Barú con Cartagena (obra previa al puente). La

pidieron ser compensadas. No sobra decir que de tiempo atrás los propios nativos se habían visto implicados en el relleno. Eran pagados por los grupos de inversionistas, a través de intermediarios, para realizar el calzamiento. La respuesta de Puerto Bahía fue subcontratar personal para realizar diferentes actividades y adelantar, a través de su fundación, proyectos de infraestructura, fortalecimiento comunitario y generación de ingresos en Ararca, Santa Ana y Punta Barú. Una alianza público-privada entre Puerto Bahía y el Departamento para la Prosperidad Social permitió así sortear los dolores de cabeza de lo que en Colombia se conoce como la consulta posterior judicializada⁶.

A finales de abril de 2016 nos dirigimos a la ciudad de Cartagena, desde donde tomamos un bus en el centro de la ciudad hacia Pasacaballos, en la intersección del Canal del Dique. Con el interés de conocer de primera mano el conflicto, los hechos y las posiciones involucradas en otro caso de consulta posterior en la zona insular: la sentencia T- 485 de 2015 en la cual, la Corte Constitucional le ordenó a la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior, así como a la Alcaldía del Distrito de Cartagena de Indias, reconocer al consejo comunitario de la vereda de Playa Blanca, para poder iniciar la consulta previa del proyecto “Playa Blanca-Barú” en cabeza del Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo – Fonade y la sociedad comercial Playa Blanca-Barú S.A.S. Cuando llegamos a Barú todo el mundo hablaba de los cambios que había suscitado la construcción de aquel puente. El flujo de gente había incrementado desde entonces y los problemas de inseguridad, las invasiones y la presión sobre las playas ya eran conflictos que ponían de manifiesto las relaciones antagónicas y asimétricas, atravesadas por la experiencia de la desigualdad en todos los escenarios de la vida cotidiana.

El trayecto por tierra demora casi dos horas desde La India Catalina hasta el populoso barrio del complejo industrial de Mamonal. No es la distancia sino la eterna espera del conductor hasta llenar el carro en el mercado de Bazurto, lo que hace interminable el viaje. La actual plaza de mercado está más allá de la ciudad amurallada y del circuito de turismo de lujo de la ciudad. Sin embargo, el gusto por lo popular y la búsqueda de espacios menos intervenidos y saturados ha llevado a las comunidades turísticas a explorar nuevos destinos, lo que ha incrementado un flujo de viajeros hacia las zonas insulares e incluso periféricas de Cartagena.

carretera transversal de Barú atravesaba a las comunidades negras de Pasacaballos, Ararca, Santa Ana y Punta Barú, representadas en asociaciones gremiales de trabajadores agrícolas, de veeduría ciudadana y consejos comunitarios. Las tutelas de las organizaciones demandantes demandaron la consulta.

⁶ La consulta posterior es la consulta previa demandada por comunidades indígenas y negras ante los estrados judiciales, frente a proyectos diseñados y licenciados que luego, tras la demanda, deben realizar la consulta como un trámite para que el proyecto pueda continuar. El Ministerio del Interior, a través de la Dirección de Consulta Previa, parece responder rutinariamente a este tipo de demandas al aplicar los protocolos de consulta establecidos por el último gobierno en la Directiva Presidencial No. 13 de 2013.

Este roce con la Cartagena popular es parte del viaje al último paraíso sin cercar. El que hace un par de años Playa Blanca no hubiese sido aún una playa cerrada al público había hecho de ella un lugar en el que han convergido los personajes más disímiles: millonarios que fondean sus yates en los deteriorados corales del lecho marino, gente de Barranquilla y de los barrios populares de Cartagena que acude en masa cada festivo a hacer paseos de olla, extranjeros, particularmente argentinos, uruguayos y gente del interior del país que ha construido sus propios hostales. También hay policías encargados de tumbar cabañas por invasión del espacio público y por supuesto la gente que se autodenomina “nativa”, porque nació en Ararca, Santa Ana o Punta Barú y con base en esas credenciales, son los únicos que pueden ofrecer servicios en la playa y que pueden organizarse para defenderla y administrarla. La turistificación, fenómeno que se ha venido dando a partir de la construcción del puente, ha beneficiado parcialmente el negocio informal del mototaxismo al que se dedican los nativos. En contraste, el transporte en ferry, lancha o bote de remo a través del Canal del Dique, se vio seriamente afectado. La gente de las localidades ha reducido los tiempos de desplazamiento hacia el centro de la ciudad, pero la inseguridad en la tranquila “isla” de Barú se ha acrecentado.

Los turistas que planifican sus viajes de descanso en el Caribe, demandan la exclusividad, tranquilidad y singularidad de quienes, con un alto poder adquisitivo, reclaman complejos cerrados, distantes y distintos de esa confluencia caótica y masificada de gentes que convergen en las playas de Cartagena. El proyecto Playa Blanca-Barú responde a esas exigencias y dentro de esa lógica, sus dueños han desalojado a ocupantes de sus tierras y hoy pretenden concentrar los beneficios de la playa, al privatizarla y expulsar al resto de los playeros que aún se resiste a irse. En los relatos de Wilfrido Del Río, Carmen García y José David Miranda, tres de las personas que han figurado como demandantes y líderes de la asociación de trabajadores playeros, hay una narrativa de la disputa y del despojo, en la forma de contar y valorar lo sucedido.

Wilfrido fue la persona que metió la tutela de la asociación de trabajadores que, a su vez, desembocó en la sentencia T-485 de la Corte Constitucional. Vive con su mujer y sus hijos en un espacio dentro de la playa, donde también tiene un puesto de comidas y bebidas. Él está temporalmente fuera de prisión por una infección urinaria que lo llevó a que le dieran la casa por cárcel. La vida le cambió después que los abogados de Gabriel Echavarría lo enviaran al penal de Ternera, luego de rastrear una mancha en su pasado que lo dejó fuera de la confrontación alrededor de sentencia de la Corte y con la vida casi destruida. Durante nuestra conversación lamentó una y otra vez no haber podido ver la muerte de su madre, una mujer oriunda de Carmen de Bolívar que se casó con el barulero Rafael Paternina y de quien Wilfrido se dice heredero

junto con su familia, del terreno que ocupa con Ana, su esposa, quien es de Urrao (Antioquia) y se conoció con Wilfrido en el mercado de Bazurto hace varios años.

—A Wilfrido le sucedió lo mismo que a Heriberto— Afirma Carmen García, más conocida como “La Española”.

Carmen es una ciudadana española que llegó a Barú en 1985 y se casó con un nativo que siempre vivió en un rancho al borde del mar. Tuvieron hijos y montaron un hostel que la policía les ha derribado unas cuatro veces. Hoy ella, que también se considera nativa, cuenta que Heriberto Colón fue un líder santanero que animó a los nativos a desmontar el cercado que el constructor Eduardo Luis De La Vega había establecido sobre los playones, anexándolos abusivamente a la transformación y venta de lotes para la construcción del condominio Marina-Barú en el sector de Puerto Naito, a mediados de los años noventa. Lo que Carmen quiere decirnos es que la historia de líderes proscritos se repite con frecuencia en Barú. Como gestora de la organización en Playa Blanca, Carmen explica que la asociación de playeros es el resultado de la acción colectiva de un conjunto muy heterogéneo de ocupantes cercados, arrinconados al borde de la playa por varios episodios de desalojo que vienen ocurriendo desde los años noventa para acá. Desalojos que han ido allanando el terreno para lo que va a ser el proyecto hotelero y residencial “Playa Blanca-Barú” en cabeza de una alianza entre el Grupo Santo Domingo, la Inmobiliaria Barú de Gabriel Echavarría y la nación, representada en el Fondo Financiero de Proyecto de Desarrollo (Fonade).

¿Pero cuál es el origen de este proyecto? Hace cincuenta años, el comerciante barranquillero Pablo Obregón González Del Corral se percató de que la tierra en Barú se valorizaría por su localización privilegiada para el turismo de playa. Teniendo como cuñado a los empresarios Hernán Echavarría Olózaga (esposo de su hermana Loli), y Julio Mario Santodomingo (el hermano de su esposa Beatriz Alicia), Obregón compró a precios irrisorios y a punta de embustes, cientos de las mejores hectáreas a los baruleros por la misma época en que la plaga de la porroca acabó con la bonanza del coco⁷. Los hijos que heredaron la propiedad indivisa, las casas y las plantaciones de coco de los abuelos, fueron quienes vendieron. Las ventas se hacían en el monte mismo, con un notario traído desde Cartagena presto a sellar el contrato firmado por las partes en una mesa improvisada. No pocos vendedores apenas colocaron una cruz y una huella digital al lado de sus nombres mecanografiados, puesto que no

⁷ Desde finales del siglo XIX hasta bien entrado el siglo XX, la siembra del cultivo del coco en esta zona insular, y continental fue muy importante. Por su importancia económica, y por ser la zona insular un sitio adecuado para la siembra, esta actividad se convirtió en una de sus principales fuentes de ingreso económico para las poblaciones allí asentadas. Pero en los años 50 llega una plaga llamada “la porroca” que afectó a la mayoría de los cocoteros y por ende la actividad económica de los pobladores, hasta acabar con esta actividad (Invemar-UAESPNN-NOAA 2006).

sabían leer ni escribir. A raíz de ese tipo de transacciones las familias Echavarría, Obregón y Santodomingo pudieron concentrar la propiedad y pudieron así desarrollar lujosos proyectos residenciales con muelles, malecones y jardines ornamentales. Conscientes de la pobreza y la exclusión social que circunda sus condominios y predios aun por desarrollar, las fundaciones Santodomingo y Hernán Echavarría Olózaga han emprendido en Ararca, Santa Ana y Punta Barú toda clase de programas sociales e inversiones en infraestructura de vivienda, servicios y ornato público.

Eleuterio Cardales es un abogado santanero que conoce a fondo el problema de las tierras en Barú. En sus palabras, lo ocurrido fue una gran estafa. Donde Pablo Obregón veía edificios, el nativo veía una mata de coco y una mata de yuca. Había dos visiones distintas. Entonces, la gran estafa y el despojo se dan a partir de esa mutua incomprensión. Por otra parte, aunque no es del todo claro, los tratos sobre tierras entre las familias Obregón, Echavarría y Santodomingo, hicieron posible que una entidad estatal como la Corporación Nacional de Turismo apareciera claramente en las décadas del setenta y el ochenta como propietaria en la isla de Barú.

En 1972 la Corporación Nacional de Turismo también recomendó que para la construcción de un centro turístico en la isla se utilizara “mano de obra proveniente de Cartagena dado que los isleños son, por su idiosincrasia, incapaces de adaptarse a las necesidades de la industria turística (Corporación Nacional de Turismo 1972, 10; citado en Deavila Pertuz 2015, 136)”. Cuando esta entidad desapareció en los noventa, cerca de 300 hectáreas pasaron al Ministerio de Industria y Turismo, que años más tarde las transfirió al citado Fonade. Hoy los terrenos de Barú representan el 45% del patrimonio de esa entidad y frente la expectativa de la intervención estatal, el estado debe vigilar los espacios públicos y privados, ejerciendo eficaz represión sobre los ocupantes cercados de la playa.

Playa Blanca es el último episodio de un ciclo de desarrollo que desaloja, concentra y especula con los beneficios de localización o la cercanía a la bahía, agudizando conflictos sociales y ambientales. Entre el heterogéneo grupo de playeros, la idea del “verdadero nativo” opera como principio de exclusión en la dinámica de acciones colectivas de los trabajadores de la playa, permanentemente asediados por las autoridades distritales que desbaratan cabañas y hostales en el oficial cumplimiento de acciones restitutivas del espacio público, en este caso la zona de bajamar. La gente de Santa Ana aduce más derechos porque Playa Blanca es una vereda de ese corregimiento y antaño, el usufructo de la misma fue un derecho adquirido por los santaneros, con prelación sobre los ararqueros y los baruleros de la punta occidental de la isla. De hecho, los gentilicios “ararquero”, “santanero” y “barulero” complejizan aún más la cuestión de la natividad. Los vínculos de parentesco con estos tres centros poblados y la permanencia en el lugar son criterios locales comúnmente

invocados para identificar al “verdadero nativo” separándolo de otros negros que viven en la isla, como es el caso de la gente de los Montes de María que llegó desplazada de esas zonas en los años noventa, a cuidar las casas de veraneo demolidas hace décadas, cuando la invención de la isla como paraíso del Caribe colombiano llevó a la concentración de tierras. Treinta años atrás ya era señal de prestigio cuidar las cabañas vacacionales que construyeron familias de Medellín y Bogotá, frente a las arduas labores de pesca o de quema y venta de carbón vegetal.

Luego de recorrer Playa Blanca y de hablar con varios miembros de la organización de trabajadores playeros, nos dispusimos a ir Punta Barú. En la entrada a Playa Blanca, entre todos los mototaxistas que llegan a ofrecer el servicio transporte, conocimos a Inocencio Hernández. Inocencio es un mototaxista de 55 años —oriundo de Ararca—, quien cubre viajes regulares entre Pasacaballos y Playa Blanca. Con él nos hicimos amigos y nos sirvió de guía en estancias posteriores. De joven, Inocencio se enroló en las faenas de pesca de langosta que la gente de Bocachica y Ararca solía hacer en Punta Canoa. Arponeaba tortugas marinas en ciertas épocas de la migración en esa playa, antes de que la declararan zona de amortiguación del parque Corales del Rosario. Gracias a su madre que trabajó como empleada doméstica en el barrio de Manga, estudió la primaria y el bachillerato. Un patrón de su progenitora le ayudó hace 30 años a trabajar como maletero en la aerolínea Avianca y cuando lo despidieron, volvió a la playa para dedicarse a vender ostras en la Boquilla y en Bocagrande. El último trabajo estable que tuvo fue como jardinero en el hotel Decameron ubicado en Barú desde el 2009. Allí laboró bajo contrato de prestación de servicios hasta hace dos años. Al igual que con Puerto Bahía, para Inocencio el Decameron ha sido la salvación de mucha gente de la isla, acosada por el desempleo, por el alto costo de vida y por el eterno endeude con las casas de prestamistas que todos los días envían a sus cobradores motorizados.

Antes de ir hacia el extremo occidental de la isla, Inocencio nos invitó a conocer Ararca, una vereda de Santa Ana en proceso de convertirse en corregimiento. Ararca tiene 1500 habitantes, pertenecientes a 300 familias afrodescendientes⁸. Se trata de la primera concentración demográfica que se encuentra en la península, pasando el puente sobre el Canal del Dique. Los viejos, que siempre andaban en abarcas (chancletas de tres puntas), propusieron que ese fuera el nombre, pero se deformó y quedó Ararca. El pueblo es de calles polvorientas y casas prefabricadas — construidas por la Fundación Santodomingo — pero también hay varios ranchos de madera dentro del playón. Los niños y niñas que juegan descalzos en cada cuadra, exhiben extrañas

⁸ Datos del proyecto Territorio Zona Libre de Pobreza (ZOLIP), de la Agencia Nacional para la Superación de la Pobreza Extrema-ANSPE y la Fundación Puerto Bahía.

enfermedades en la piel y otras afecciones que son paliadas con periódicas brigadas de salud también emprendidas por las fundaciones Echavarría y Santodomingo⁹. Durante el día, los cerdos atraviesan las casas comunicadas por los solares. En otros tiempos, tres o cuatro familias compartían un mismo solar que era lo suficientemente amplio, pero el espacio se ha reducido y la gente se ha apretado.

En la noche se reúnen a jugar dominó desde las cinco de la tarde hasta bien entrada la noche. La cancha de Softbol es otro regalo de los Santodomingo y es el orgullo del pueblo: allí se dan importantes cotejos entre equipos de softbol de todo el departamento. Sin embargo, pese a la alegre algarabía, en Ararca falta espacio; los servicios públicos son deficientes y al casco urbano lo circundan lotes vacíos y cercados. Asimismo, los hoteles y muelles que han convertido al caserío en un enclave destinado al suministro y renovación de la fuerza de trabajo. Más o menos, entre Santa Ana y Ararca había unas doscientas personas trabajando en el hotel Decamerón cuando visitamos la localidad en 2016. Cuando se estaba construyendo hace unos seis años, emplearon a unas mil doscientas personas en la obra negra y hoy muchos más nativos anhelan ser contratados en la conserjería o como recicladores de comida en el casino del hotel.

El día que conocimos Ararca, almorzamos sopa de mondongo en el restaurante casero de Decelia, la madre de Inocencio. Nos sentamos a la mesa junto con varios obreros que en ese momento estaban en su hora de descanso. Los trabajadores eran gente de Santa Ana, Ararca, Bocachica y Pasacaballos, quienes trabajaban como subcontratistas en el último proyecto portuario importante que le siguió a Puerto Bahía. La construcción de Puerto Cayao, una planta regasificadora de gas licuado de petróleo con un muelle para un buque metanero y la erección de un cilindro de 50 metros de alto por 80 de ancho, estaba a toda marcha. Empero, no sin la resistencia social. La mañana del 1 de noviembre de 2015, los pescadores de Ararca, Pasacaballos y Bocachica habían comenzado a sentir los impactos sobre su actividad diaria con el arribó del Höegh Grace, un buque surcoreano especialmente construido para el

⁹ En el año 2014 gracias a la Fundación Hernán Echavarría, se realizaron dos jornadas de salud que abarcaron a las poblaciones de Barú, Santa Ana y Ararca. Fueron atendidas 515 personas, entre las cuales hubo niños, niñas y adolescentes. Un grupo de especialistas en enfermería, médicos internos, generales, especialistas en optometría, pediatría, infectología, dermatología, ortopedia, cardiología y cirugía estuvieron a cargo de las jornadas. “Se encontraron en los niños problemas de trastornos de aprendizaje, problemas de comportamiento, déficit cognitivo, miopía, hipermetropía, astigmatismo, estrabismo, emetropía, parásitos, dermatosis, desnutrición; una gran cantidad de hernias umbilicales, fimosis, epilepsia, rinofaringitis, celulitis, dermatomicosis, soplo cardiaco, neumonía, alergias, epidermis y micosis cutánea” (El Universal 2014). <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/poblacion-pediatica-de-santa-ana-ararca-y-baru-recio-atencion-medica-174565>. Consulta: 16 de junio de 2018.

almacenamiento y regasificación de gas natural licuado. Fueron los pescadores los primeros en organizarse y demandar.

Decelia Morales llevaba cuarenta años “pleitiando” el terreno de El Cayao que fue trabajado por su padre, el difunto Blas Morales Hernández.

“Nosotros somos doce hermanos, solo uno ha fallecido. Mi papá nunca vendió, ni firmó nada. Al Cayao le aparecieron dueños que le pusieron cerca y celador y nosotros los doce hermanos que heredamos ese terreno, tenemos 35 años, ya buscando los cuarenta de estar pleitiando”.

Un mafioso se apoderó a la brava de El Cayao y luego, quien sabe con qué tipo de engaños, el *statu quo* que recaía sobre el predio fue levantado. Esto hizo posible que en 2015 los inversionistas y dueños del proyecto de la regasificadora comenzaran a desarrollar la obra. Desde entonces, los dueños del proyecto le anunciaron a Decelia y sus hermanos, los herederos reclamantes, que iban a llegar a un acuerdo de conciliación.

Esa gente nos llamaba y nosotros le mostrábamos los papeles. Decían que sí, que ellos habían comprado inocentemente sin saber si eso tenía problemas. Pero ¿qué pasó? que después de tener nosotros todos sus papeles, nos pusieron una trampa. Esos que están ahí metidos trabajando nos pusieron una trampa. En la trampa que nos pusieron, trajeron de rapidez unos papeles, dizque para arreglar y ajá: nos iban era a estafar. Una parte de nosotros somos brutos, los más viejos. Pero los sobrinos y los nietos ya no son tan brutos. Querían que renunciáramos a 35 años de pleito¹⁰.

Pero en ese entonces, a un año de haber iniciado la terminal gasífera Puerto Cayao, en los ojos de Decelia ya se leía que aquella indemnización iba a ser una quimera. Dado que ella y sus hermanas fueron inflexibles, los directivos trataron de negociar con los hombres. Ellos han sido más asequibles, pero aún deben contar con el beneplácito de sus hermanas, quienes todavía no se dan por vencidas. “Como estábamos hambrientos de plata, nos pusieron a enfrentarnos entre nosotros y así tomamos la decisión de desistir”, cuenta Decelia sin ocultar en lo más mínimo su amargo resentimiento. Y agrega. “Los hombres aquí no se enfrentan porque ellos buscan que los empleen: tener dinero en el bolsillo para beber. La tierra no les importa. Pero igual, a ellos también los engañan”.

Tan pronto como los herederos desistieron, la obra comenzó a funcionar a todo vapor sobre las matas de anón y de níspero que mocharon. Decelia intentó volver a Puerto Callao, pero los celadores le impidieron el acceso a ella y a sus hermanas. Los hombres de la familia se desentendieron del asunto, la hermana mayor falleció por problemas de salud y Decelia quedó prácticamente sola. En medio de esta tensión que ha debilitado sumamente los lazos familiares, los representantes del proyecto Puerto Cayao han reunido a los ararqueros en la

¹⁰ Decelia Morales, abril de 2016.

iglesia para hablarles acerca de la importancia de la obra para la generación de trabajo de la comunidad. De los impactos la gente conoce poco y los delegados de la junta directiva del consejo comunitario, que tampoco conocen, le echa la culpa al estado por vender licencias para muelles de manera irresponsable. Pero los impactos ya comienzan a sentirse sin que el proyecto aún esté en su fase operativa. La pesca artesanal que es el trabajo en el mar, fue afectada por las restricciones espaciales propias del proyecto: el buque debe tener un área libre alrededor de un kilómetro y medio y con la presencia de este colosal barco, los peces se agolpan abajo del mismo para protegerse del ardiente sol que baña la bahía. Así los pescadores se quedan sin nada porque al buque no se pueden acercar.

Resulta irónico y desafortunado que Decelia le dé de comer a los obreros de Puerto Cayao, quienes todos los días transforman el lugar que fue y que ya no será más para ella y los suyos. Unos meses después de nuestra visita, la aparente conformidad de los obreros comensales se transformaría en malestar y protesta. En julio de 2016, la prensa local reseñó el conflicto laboral entre los obreros, las bolsas de empleo que los subcontrataban y la compañía multinacional de infraestructuras y servicios portuarios, SACYR Industrial, que es el contratante mayor y el promotor de la cadena de subcontratación progresivamente informalizada. Las escaramuzas a la entrada del muelle fueron disipadas por escuadrones antimotines, como ya es habitual en Barú y en otros barrios de negros de la ciudad. Los manifestantes eran ex contratistas, a quienes se les había acabado el contrato y el nexo con la empresa. El término de cada fase de la construcción de Puerto Cayao implicaba el despido de un sector de trabajadores que ya no se requerían en las fases subsiguientes. Además, la multinacional ha aprovechado la sobreoferta de mano de obra barranquillera, que cobra más barato, y los ha contratado exacerbando con ello el sentido de natividad entre los baruleros que reclaman para sí una posición más privilegiada en un escenario abyecto de desigualdad y exclusión social.

“Aquí estamos apretados. No tenemos ya para donde correr ni palos para cortar. No hay en donde amarrar a un animal, no tenemos dónde ponerlos a que tomen agua porque las pozas las han vendido. Nos están ahogando. Anteriormente nosotros teníamos muchas necesidades, pero íbamos a cualquier parte a coger corozo o a bañar. Ahora eso no lo puede hacer. En toda parte uno se encuentra con avisos de “prohibido el paso”¹¹.

El rumor, los chismes que circulan y que le dan notoriedad a cada nuevo proyecto, hacen que los mismos sean percibidos en la localidad, bien como una

¹¹ Decelia Morales, abril 27 de 2016.

oportunidad o bien como un riesgo. Pero este juicio está lejos de ser absoluto en el seno de una familia o en la vida de una persona. Cuando nos aprestamos a dejar Ararca, Inocencio nos comentó que la nueva expectativa de trabajo la está generando el proyecto hotelero “Cala Blanca” que adelanta el grupo Argos en el sitio de Polonia. Este sitio, que fue el asentamiento original de Ararca, es otro de los lugares de memoria del despojo de tierras, cuando en 1957 un foráneo les compró las cosechas de algodón y de yuca a los nativos y luego cercó los predios. El acaparamiento de tierras ocurre en diferentes regímenes de derechos de propiedad sobre la tierra (privada, estatal, comunal), condiciones agroecológicas y ubicaciones espaciales (desde tierras agrícolas objeto de explotación hasta tierras en zona fronteriza, pasando por zonas periurbanas y tierras rurales remotas) y se lleva a cabo mediante distintos mecanismos de obtención (compra, arrendamiento, agricultura por contrato, captura de la cadena de valor). Esa época marco el inicio de la transacción de tierras en Barú, pero el silenciamiento de este pasado corre paralelo a la efímera promesa que trae el moderno hotel que el grupo Argos va a construir en los terrenos de Polonia. “La obra negra durará ocho meses. Eso va a ser una vaina bien bacana”, dice Inocencio. Sin embargo, la forma en que Inocencio y otros nativos usan esta expresión no deja de estar cargada de una ironía que trasunta las contradicciones y las tensiones no resueltas entre el deseo, la necesidad y la dignidad.

Conclusiones

Es necesario repensar las relaciones socio-históricas entre raza y espacio en los patrones y ritmos de desarrollo urbano, de cara a una coyuntura social de experiencias disímiles que negocian la co-presencia en una Cartagena en expansión. La racialización del trabajo y el cerramiento espacial en la periferia de esta Cartagena en obra negra ofrece escenas de escisión, sujeción y desmembramiento que revelan que la raza es estructura histórico-mundial global que no se restringe a la pigmentación, la clasificación o la ideología, y que abarca instituciones y prácticas que le otorgan una fisonomía a las habituales desigualdades demográficas (Santiago-Valles, 2010, p. 227). La figura del sujeto negro existe en exceso, internalizada y expulsada a la vez mediante procedimientos de tipo jurídico-económico que acarrearán expropiación y desposesión material (Mbembe, 2016, p. 152). El problema del excedente tiene que ver con las modalidades contemporáneas de producción y extracción de plusvalor en el capitalismo actual. Los riesgos sistémicos a los cuales sólo los esclavos negros fueron expuestos durante el primer capitalismo constituyen el destino que amenaza a todas las humanidades subalternas, a los condenados de la tierra de nuestro tiempo (Mbembe, 2016).

En clave de esta lógica de la razón negra, si antes el drama del sujeto era ser explotado por el capital, ahora la tragedia de las multitudes es no poder ser explotadas en absoluto (Mbembe, 2016, p. 25). Su fatalidad es la postergación en una humanidad superflua, víctima de la expansión de lógicas de desposesión articuladas con una nueva norma de existencia prescindible para el funcionamiento del capital. Empero, el negro no existe en sí mismo. Esta producido constantemente y producirlo es producir un lazo social de sumisión y un cuerpo de extracción (Mbembe, 2016, p. 49). Empero, como afirma Mbembe (2016, p. 50) ese lazo social de explotación no está dado de una vez y para siempre. Al contrario, es cuestionado todo el tiempo y debe ser producido y reproducido sin cesar a través de una violencia que sutura y satura la relación servil. Y cuando es resistida, esto acarrea estigma y destrucción.

La depreciación o devaluación masiva de las fuerzas productivas y de los entornos lacustres se reinicia en nuevos ciclos de conquista de espacios que aún no han entrado enteramente en la lógica de la rentabilidad exclusivista. Una importante condición en todo ello reside en el papel que juega la estatalidad local y nacional en “contubernio” con los dueños del capital productivo, comercial, financiero. Esta estatalidad dispone la reinserción de aquellos recursos remanentes devaluados (tierra, materias primas, mano de obra) a un ciclo de acumulación nuevo con profundas consecuencias biopolíticas (Merchand Rojas, 2013, p. 124).

Tanto simbólica como materialmente, el estado alienta el principio de la diferencialidad e impone divisiones y distancias que construyen separaciones que multiplican las reglas de elusión y exclusión, y que restringen los movimientos. Esto revela también el desplome del principio de igualdad y el carácter común de la ciudadanía frente a la emergencia de un esquema de ciudadanías diferenciadas que concuerda y que resulta funcional a la privatización los cercamientos, a la vigilancia de fronteras y a las técnicas de distanciamiento que crean espacialidades fragmentadas, articuladas en términos de separaciones rígidas y seguridad sofisticada, y en la cual la desigualdad es un valor estructurante (Caldeira, 2001). No podemos perder de vista al estado como organizador, mediador, árbitro, canal o institución estructurante de las transacciones e interacciones a través de las fronteras sociales o culturales.

La estructura de desigualdad socio-racial tensiona al límite las dinámicas de interacción en los espacios públicos y de gestión del espacio privado en la ciudad, lo cual alimenta la estereotipia y hostilidad intergrupala. La agencia individual y colectiva que desafía la acción estatal y que busca transformarla, bien sea movilizandoreclamos, elaborandopeticiones o coordinando acciones entre agrupaciones negras de base y poder popular, entre ellas las luchas por la falta de tierras, los desalojos y los cortes de electricidad y

de agua, entre otros, se convierten en una fuente significativa de respuesta a la estructura social racializada que naturaliza injusticias y brechas de desigualdad.

Bibliografía

- AGUILERA DÍAZ, María y MEISEL ROCA, Adolfo. "¿La isla que se repite? Cartagena en el censo de población del 2005", en Alberto Abello Vives y Francisco Javier Flórez Bolívar (compiladores), *Los desterrados del paraíso. Raza, política y cultura en Cartagena de Indias*. Cartagena, Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar, 2015. (pp. 186-219).
- BANTON, Michael. *What We Now Know About Race and Ethnicity*. Berghahn Books, 2018.
- BLANCO, Wilson. "Reseña de 'Historia de El Carmen de Bolívar y su tabaco en los Montes de María. Siglos XVIII – XX'". *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, 14, 2011. (pp. 268-271).
- BLOUL, Rachel. "Beyond ethnic identity: resisting exclusionary identification". *Social Identities*, 5, 1, 1999. (pp. 7-30).
- BOSSI, Alicia. "¿Cómo enfrentar el reto de la pobreza y la desigualdad social en las ciudades y regiones colombianas? Porcentaje de la población bajo las líneas de pobreza e indigencia por ciudades". *Cartagena cómo vamos* [revista en línea], febrero 17. Consultada el 19 de julio del 2011 en www.cartagenacomovamos.org/temp_downloads/pobreza2011-aliabiuzzi.pdf.
- BRIONES, Claudia. "Mestizaje y blanqueamiento como coordenadas de aboriginalidad y nación en Argentina". *Runa*, 23, 1, 2002. (pp. 61-88).
- BONILLA-SILVA, Eduardo. "¿Qué es el racismo? Hacia una interpretación estructural", en Claudia MOSQUERA ROSERO-LABBÉ, Agustín LAÓ-MONTES y César RODRÍGUEZ GARAVITO (editores), *Debates Sobre Ciudadanía Y Políticas Raciales En Las Américas Negras*. Bogotá, Universidad Nacional, 2010. (pp. 649-898).
- CALDEIRA, Teresa. *City of Walls: Crime, Segregation, and Citizenship in São Paulo*. Berkley, University of California Press, 2001.
- COMAROFF, John. *Etnicidad, violencia y política de identidad. Temas teóricos, escenas sudafricanas*, 1993.
http://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/9322/CC-012_art_13.pdf?sequence=1. Consulta: 28 de junio de 2014.
- CUNIN, Elizabeth. *Identidades a flor de piel. Lo "negro" entre apariencias y presencias: categorías raciales y mestizaje en Cartagena (Colombia)*. Bogotá, Icanh, Universidad de los Andes y Observatorio del Caribe Colombiano, 2003.

- DANZIGER, Sheldon & GOTTSCHALK, Peter. *America Unecual*. Cambridge, Harvard University Press, 1995.
- DUNAWAY, Wilma. "Ethnic Conflict in the Modern World-System: The Dialectics of Counter-Hegemonic Resistance in an Age of Transition". *Journal of World Systems Research*, 9, 1, 2003. (pp. 3-34).
- DEAVILA PERTUZ, Orlando. "Los desterrados del paraíso: turismo, desarrollo y patrimonialización en Cartagena a mediados del siglo xx", en Alberto ABELLO VIVES y Francisco Javier FLÓREZ BOLÍVAR (compiladores), *Los desterrados del paraíso. Raza, política y cultura en Cartagena de Indias*. Cartagena, Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar, 2015. (pp. 123-146).
- FLOREZ BOLÍVAR, Roicer. "Estado, pobreza y control social. La Caja de Ahorros de la provincia de Cartagena, 1843-1853", en Alberto ABELLO VIVES y Francisco Javier FLÓREZ BOLÍVAR (compiladores), *Los desterrados del paraíso. Raza, política y cultura en Cartagena de Indias*. Cartagena, Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar, 2015. (pp. 82-109).
- GOLDBERG, David Theo. *The Racial State*. Blackwell, Massachusetts, 2002.
- HARRISON, Faye. "The Persistent Power of Race in the Cultural and Political Economy of Racism". *Annal. Reviews. Anthropology*, 24, 1995. (pp. 47-74).
- HARVEY, David. *Urbanismo y desigualdad*. Madrid, Siglo Veintiuno Editores, 1977.
- INVEMAR, UAESPNN y NOAA. *Establecimiento de un sistema de monitoreo socioeconómico para el Parque Nacional Natural Corales del Rosario y San Bernardo-Sector San Bernardo, Caribe colombiano*. Santa Marta, Instituto de Investigaciones Marina y Costeras, Unidad Administrativa Especial de Parques Nacionales Naturales y NOAA, 2006.
- LASSO, Marixa. "Guerra de razas y nación en el Caribe Grancolombiano, 1810-1832", en Alberto ABELLO VIVES y Francisco Javier FLÓREZ BOLÍVAR (compiladores), *Los desterrados del paraíso. Raza, política y cultura en Cartagena de Indias*. Cartagena, Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar, 2015. (pp. 57-81).
- LEAL, Claudia. "Usos del concepto raza en Colombia", en Claudia MOSQUERA ROSERO-LABBÉ, Agustín LAÓ-MONTES y César RODRÍGUEZ GARAVITO (editores), *Debates Sobre Ciudadanía Y Políticas Raciales En Las Américas Negras*. Bogotá, Universidad Nacional, 2010. (pp. 389-440).
- MASSEY, Douglas & DENTON, Nancy. *American Apartheid: Segregation and the Making of the Underclass*. Cambridge, Mass, Harvard University Press, 1993.
- MBEMBE, Achille. *Crítica de la razón negra. Ensayo sobre el racismo contemporáneo*. Barcelona, Ulzama., 2016
- MERCHAND ROJAS, Marco Antonio. "El Estado en el proceso de acumulación por desposesión favorece la transnacionalización de la minería de oro y plata en México". *Paradigma económico*, 5, 1, 2013. (pp. 107-141).

- MOSQUERA ROSERO-LABBÉ, Claudia; LEÓN, Ruby & RODRÍGUEZ, Margarita. "Colombia un país «con más y mejores leyes»: proliferación legislativa para afrocolombianos, negros palenqueros y raizales", en *Escenarios post-Durban para pueblos y personas negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras*. Bogotá, Documento de Trabajo # 1 de la Serie Idcarán-Centro de Estudios Sociales, 2009.
- OMI, Michael & WINANT, Howard. *Racial Formation in the United States: From the 1960s to the 1980s*. New York, Routledge, 1994[1987].
- SANTIAGO-VALLES, Kelvin. "Regímenes globales-raciales. Trabajo, raza e imperio en el largo plazo histórico", en Claudia MOSQUERA ROSERO-LABBÉ, Agustín LAÓ-MONTES y César RODRÍGUEZ GARAVITO (editores), *Debates Sobre Ciudadanía Y Políticas Raciales En Las Américas Negras*. Bogotá, Universidad Nacional, 2010. (pp. 225-278).
- SAWYER, Mark. *Racial Politics in Post-revolutionary Cuba*. Cambridge, Cambridge University Press, 2005.
- SEGATO, Rita Laura. "Raza es signo". en Claudia MOSQUERA ROSERO-LABBÉ, Agustín LAÓ-MONTES y César RODRÍGUEZ GARAVITO (editores), *Debates Sobre Ciudadanía Y Políticas Raciales En Las Américas Negras*. Bogotá, Universidad Nacional, 2010. (pp. 555-579).
- STOLCKE, Verena. "¿Es el sexo para el género como la raza para la etnicidad?". *Cuadernos para el Debate*, 6, 1999.
- STOLCKE, Verena. "Talking Culture. New Boundaries, New Rhetorics of Exclusion in Europe". *Current Anthropology*, 36, 1, 1995. (pp. 1-24).
- VAN DIJK, Teun. "El racismo de la élite". *Archipiélago*, 14, 1993. (pp. 106-111). <http://www.discursos.org/Art/El%20racismo%20de%20la%20%20E9lite.pdf>. Consulta: enero 16 de 2014.
- WIEVIORKA, Michel. *El espacio del racismo*. Barcelona, Paidós, 1992.

Carlos Andrés Meza, antropólogo de la Universidad Nacional de Colombia, Maestría en Antropología Social de la misma institución, especialista en Ambiente y Desarrollo Local de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Es investigador del Grupo de Antropología Social del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH) y profesor del Programa de Antropología de la Universidad Externado. SE ha enfocado en los escenarios contenciosos de la justicia ambiental, la etnicidad, la desigualdad racial y la movilización social de la población afrodescendiente en Colombia.

Contacto: cmeza@icanh.gov.co

Recibido: 15/05/2019

Aceptado: 15/10/12