

**Participación de las clases populares en la actividad turística en Cartagena  
de Indias: Los guías de turismo 1984 – 1990.**

**Luis Fernando Rivera Linares**  
**Trabajo de Grado para optar Título de:**  
**Historiador**

**Asesor:**  
**Roicer Alberto Flórez Bolívar.**



**Universidad de Cartagena**  
**Facultad de Ciencias Humanas**  
**Programa de Historia**  
**Cartagena de Indias, D.T. y C.**  
**2016**

**Participación de las clases populares en la actividad turística en Cartagena  
de Indias: Los guías de turismo 1984 – 1990.**

**Luis Fernando Rivera Linares**  
**Trabajo de Grado para optar Título de:**  
**Historiador**

**Asesor:**  
**Roicer Alberto Flórez Bolívar.**



**Universidad de Cartagena**  
**Facultad de Ciencias Humanas**  
**Programa de Historia**  
**Cartagena de Indias, D.T. y C.**  
**2016**

## *Tabla de contenido*

<b>Agradecimientos</b> .....	4
<b>Introducción</b> .....	6
<b>Capítulo 1.</b> Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XX: Una mirada en tres dimensiones.....	12
1. Presentación.....	12
1.2 Cartagena de Indias en el papel. Un balance historiográfico.....	13
1.3 Renacer de las cenizas: Retorno a la economía nacional y desarrollo del turismo en Cartagena en el siglo xx.....	23
1.4 Turismo en Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Consolidación de una industria sin chimeneas.....	29
<b>Capítulo 2.</b> “ <i>This way please...</i> ” Los inicios de la guianza turística en Cartagena de Indias.....	36
2.1 De nadar por monedas a guía: Inicios de un “anfitrión”.....	40
2.2 En busca del “nombre de Dios”: El empleo de la mano del turismo.....	55
2.3 Entre policías, pulpos y políticos: Exclusión y mecanismos de inclusión de los guías de Cartagena.....	67
<b>Conclusiones</b> .....	87
<b>Bibliografía</b> .....	90
<b>Anexos</b> .....	96

## *Agradecimientos*

A los pilares de mi vida por su apoyo y comprensión ante el sacrificio hecho al sacar adelante este reto, Mi mamá Margarita, Linda, Alan y Douglas, mis hermanos. A Jessica Peña, la mujer a mi lado que desde que inicié mis estudios de historia siempre estuvo fiel y atenta a levantarme el autoestima para seguir adelante a pesar de las adversidades. A Sara, la razón por la que hago todo esto para que tenga un mejor futuro.

Mi tutor, Roicer Flórez, quien se encargó de despertar el instinto de investigador que un historiador necesita. A Muriel Vanegas, sus consejos, recomendaciones y ayuda sin condiciones. Gracias a ella me interesé por la historia de mi ciudad antes que otros posibles temas. Al profesor José Polo Acuña, por su apoyo y tenerme en cuenta en las actividades del programa. José Wilson Márquez, por estar muy atento al progreso de mi investigación y sus datos claves para sacarla adelante. A Gloria Bonilla, nunca olvidaré cuando me dijo: “¡Esto es un reto!” y tuvo toda la razón. A Orlando De Ávila Pertuz, por sus consejos, investigaciones y ayuda a pesar de la distancia y, por supuesto, a Claudia Vidal por todo su apoyo y por su aporte a la historiografía que incentivó en mi el deseo de realizar este estudio.

A Reiner Morales, amigo y compañero quien me brindó su apoyo más allá del deber de un colega con mucho talento para la investigación. A José de Jesús Estrada y María Angélica Tordecilla por sus aportes intelectuales muy enriquecedores y su amistad. Compañeros de la promoción 2013 - 1 del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena, por dejarme ser parte de muchos momentos que jamás olvidaré pero que ahora no recuerdo para escribir.

Finalmente, extendiendo mis más sinceros agradecimientos a los guías de la ciudad de Cartagena. A Sandy Cuadrado, por sus consejos, datos importantísimos y por supuesto los aportes fotográficos que enriquecieron este trabajo. Dagoberto Vargas, por su lucidez y aclaraciones de primera mano acerca de cualquier tema concerniente a los guías cartageneros. A Víctor Méndez Navarro, su apoyo y tiempo para responder a mis inquietudes. A Cesar Stern, Luis Guerrero y William Rosales, gracias a ellos lo mas seguro es que esta investigación continuará

a un límite aun no claro lo cual genera más expectativa. Y por supuesto, al alma de esta investigación: Rafael Sarmiento, por ser uno de los que inició junto con Dámaso Cuadrado y 8 guías más, una de las profesiones más interesantes pero poco reconocidas que tiene la ciudad.

## *Introducción*

A finales del siglo XIX y principios del XX Cartagena de Indias vivió una de sus etapas más interesantes en cuanto a procesos de modernización se trata. Para comenzar, fue un puerto que permaneció con una actividad muy baja en relación a su competidora Barranquilla en el siglo XIX, logrando algo de recuperación gracias a la reapertura del Canal del Dique y al ferrocarril Cartagena – Calamar. Esto le dio la oportunidad de abrirse al comercio del Caribe con diversos productos como el café, el cual fue el producto de exportación por excelencia para el país.<sup>1</sup>

Por otro lado, gracias a la reactivación de la economía y el fortalecimiento del capitalismo a nivel mundial se abrió un nuevo frente en el que Cartagena tuvo un amplio potencial, el cual se consolidó oficialmente después de la segunda guerra mundial, el turismo.<sup>2</sup> Esto hizo que las políticas locales se enfocarán en adecuar a la ciudad no solo como puerto e industria sino como destino turístico, generando una serie de transformaciones que serían una realidad con la celebración del centenario de independencia, la construcción de plazas y ubicación de monumentos que tuvieron la función de definir identidades locales y nacionales pero basadas en un discurso de élite, el mismo que llevó las riendas de la ciudad en todo este proceso.

Ahora bien, esta modernización estuvo enfocada a ciertos intereses que si bien fueron convenientes para dinamizar a la ciudad, en su estructura no involucraron las necesidades de la población cartagenera en general. Ejemplos de esta exclusión los reflejan los planes de

---

<sup>1</sup> Para entender el proceso de recuperación de Cartagena a principios del siglo XX véase: Meisel Roca, Adolfo, *Cartagena 1900 – 1950: A Remolque de la economía nacional*, en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel editores *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Banco de la República, Cartagena, 2000, pp. 13 – 57.

<sup>2</sup> Vidal, Claudia, *Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950*, Tesis de grado para optar al título de Historiadora, Universidad de Cartagena, 1998. Para entenderlo a nivel mundial véase: Hobsbawm, Eric, *Historia del siglo XX 1914 – 1991*, Crítica, Barcelona, 2010, pp. 614.

mejoramiento urbanos: El Plan Pearson de 1914, el plano regulador de 1948, el estudio de la firma Stanton Robbins & Co. Inc. en el año de 1957 y la creación de la Corporación Nacional De Turismo en 1968, la cual dio como resultado el plan de renovación urbana compuesta en tres etapas: la primera en 1972 – 1977, la segunda desde 1978 – 1982 y finalmente de 1983 hasta 1990 en su tercera.<sup>3</sup>

En cada uno de los anteriores planes podríamos resaltar –sin entrar en detalles aún– que el objetivo de ellos era generar en el turismo una tercera fuente de divisas para la ciudad, razón por la cual era necesario reconfigurarla bajo el imaginario paradisiaco que llamara la atención de los visitantes. Barrios como los extramuros (Pekín, Pueblo Nuevo, Boquetillo y Chambacú) serían los primeros en desaparecer. Posteriormente el mercado público de Getsemaní fue trasladado hacia su actual ubicación tras formar parte de los elementos indeseables y de mala presentación que podía tener una zona turística de carácter internacional.

Para esto, la prensa local jugaría un papel trascendental en difundir este discurso de exclusión, condenando las formas de vida y costumbres de los habitantes de estos barrios. Mensajes referentes al miedo que puede tener un cartagenero de bien al pasar por una de las calles de estas zonas, la suciedad y porquería que se presentaba en el mercado, la falta de cultura en sitios públicos como teatros y plazas, serían motivo de vergüenza con el visitante al llevarse la impresión de que todos estos comportamientos eran comunes en la sociedad local. Este lenguaje entonces era el usado por una prensa mediatizada a representar ese discurso que desligó las clases populares de la zona turística de Cartagena en la corta duración, a pesar de que ella era el “patrimonio de todos”.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Para entender los discursos aplicados con el fin de cambiar la imagen de la ciudad en la primera mitad del siglo XX véase: Valdelamar Villegas, Fabricio Fabián, *La ciudad imaginada, política urbana en Cartagena: El caso del Plan Pearson de 1914 y El Plano Regulador de 1948*, Tesis para optar al título de Magíster en Historia de Colombia, Universidad de Cartagena en convenio con la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2012, pp. 199. En la segunda mitad del siglo XX véase: Carrillo, Harold, *Ocultar la pobreza para inventar el paraíso: la construcción histórica de la imagen turística de Cartagena 1943 – 1978*, Tesis de grado para optar al título de historiador de la Universidad de Cartagena, Programa de Historia, Cartagena, 2011, pp. 109.

<sup>4</sup> Para entender el papel de la prensa en el discurso de élite véase: De Ávila, Orlando, *Políticas Urbanas, Pobreza y Exclusión Social en Cartagena: El Caso de Chambacú 1956 – 1971*, Tesis de Grado para optar a título de Historiador, Cartagena, Universidad de Cartagena, Mayo de 2008, pp. 150. También véase: Ortiz Cassiani,

Este proceso de exclusión que mencionamos anteriormente a grandes rasgos sería evidenciado a partir del poco nivel educativo con el que contaba gran parte de la población, el cual en la oferta laboral no tuvo las condiciones y menos las oportunidades de formar parte del empleo formal de la ciudad. Sin embargo, las únicas oportunidades fueron posibles a partir de la rama de bienes y servicios que requieren personal no calificado pero a un nivel salarial muy bajo. El detalle de esto es que solo representaban trabajo para más o menos un 6% de la población en la década de los 80's y comienzos de los 90's, donde la clase trabajadora local representó más del 75% de la población cartagenera, ampliando el margen de pobreza y detrimento de la calidad de vida cartagenera de las clases populares.<sup>5</sup> Luego la única salida para sobrevivir sería la vida en la informalidad.

Se sabe perfectamente que esto es una realidad por la que las autoridades locales están trabajando en función de incluir a esta población en las actividades formales de la ciudad. Uno de los ejemplos fue la consigna de la alcaldesa Judith Pinedo (2008 - 2011) “Por una sola Cartagena”. Podemos inferir en su slogan a nivel administrativo que reconoce a Cartagena como una de las ciudades con más alto nivel de desigualdad en Latinoamérica, que su economía está basada principalmente en la actividad del nivel terciario y que existe aún población ubicada por debajo de los niveles de pobreza absoluta.<sup>6</sup> No obstante, soy consciente también que lo planteado anteriormente forma parte de una mayoría poblacional, pero al someterlo a los matices podemos encontrar casos que marcan la diferencia en el proceso social de la ciudad. Es ahí donde surge la pregunta ¿Cómo integrantes de las clases populares de Cartagena encontraron en el turismo una forma de sobrevivir y no solo eso sino de mejorar sus condiciones sociales en el último cuarto del siglo XX? Y por supuesto, como hablamos de

---

Javier, “Poder y cultura popular en Cartagena”, en *El taller de la historia N°1*. Universidad de Cartagena, 2001, pp. 151-174.

<sup>5</sup> J. Báez y H. Calvo, “*La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX*”, pp. 96.

<sup>6</sup> Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Política de inclusión productiva para población en situación de pobreza y vulnerabilidad, [http://www.pnud.org.co/img\\_upload/33323133323161646164616461646164/Politica%20Publica%20Inclusion%20Productiva%20Cartagena.pdf](http://www.pnud.org.co/img_upload/33323133323161646164616461646164/Politica%20Publica%20Inclusion%20Productiva%20Cartagena.pdf). Consultado el 15 de octubre de 2012.



exclusión es necesario preguntarse ¿Qué mecanismos usaron aquellos para actuar a pesar de las políticas excluyentes y reclamar un lugar en la actividad turística local?

Esta es una investigación que surge al ver la necesidad de comprender el proceso de desarrollo que ha tenido la ciudad en su sector turístico, visto desde los ojos de los excluidos: las clases populares y en el caso específico los guías de turismo de Cartagena de Indias, quienes debido a las deficientes políticas turísticas se insertaron desde la informalidad en la actividad como tal, llenando un espacio que posteriormente la empresa privada, el gobierno local y nacional de manera coyuntural comenzaron a ocupar. Para los años 80's, con una industria ya mejor consolidada, lograron formar parte de la ley colombiana al surgir la definición del guía de turismo y sus funciones, garantizando su representación y un lugar en la sociedad, también en la oferta laboral y educativa. Es en esta monografía donde se tratará de desarrollar los interrogantes planteados, pero dejando claro que no es un tema acabado.

En el primer capítulo, que se titula *Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XX: una mirada en tres dimensiones*, fue pensado con el fin de dar claridad a los conceptos que se trabajaron durante la investigación, los cuales se describen en este aparte. Por otro lado se hace un balance de todas investigaciones que se han dedicado al estudio de la actividad turística específicamente en la ciudad de Cartagena, los avances y sus debilidades, así mismo se hace un análisis al retorno a la economía nacional y desarrollo del turismo en la Cartagena del siglo XX, resaltando las características más importantes, entre ellos los planes reguladores, como el plan Pearson, plano regulador de 1948, entre otros. Y, por último, se abordan los detalles de la consolidación de una industria sin chimeneas, donde se hablará del desarrollo de la actividad turística en la primera y segunda mitad del siglo XX, dejando así el terreno abonado para el tema de esta investigación acerca de los guías de turismo en la ciudad.

En el segundo capítulo titulado “*This way please...*” *los inicios de la guianza turística en Cartagena de indias*”, examina los orígenes de la actividad a través de la vida de Rafael Sarmiento, uno de los pioneros en cuanto a la guianza se refiere, vemos cómo a partir de él toda la dinámica que se generó para poder ingresar de manera sigilosa en esta actividad. En

ese mismo sentido, atravesamos todo el corto siglo XX a través de la experiencia de Rafael Sarmiento para mostrar cómo se fue consolidando la guianza en la ciudad de Cartagena. También se dedicará un aparte a analizar las condiciones del empleo como uno de los determinantes por los que personas como Sarmiento se dedicaron a la guianza turística. Por último, analizamos los mecanismos y las disputas que los guías de Cartagena tuvieron con las entidades Gubernamentales, las agencias de viajes, los mismos colegas y los taxistas, esta parte es la que nos compete resaltar porque es donde se da la transición de los guías empíricos y la nueva generación.

Por otro lado, en el desarrollo de la investigación se hicieron entrevistas orales a personas que estuvieron inmersas en la actividad turística durante y antes de 1984 – 1990, además se utilizó la prensa local como el Periódico El Universal durante el año de 1983 – 1991, La Unión Comercial de Cartagena, viernes 23 de junio de 1916, año II, número 266, pp. 4. El periódico Ecos de la Montaña. Mayo 26 de 1918 Número 97. Por último, consta de un anexo de imágenes en las que aparecen guías, transportes y otros elementos relacionados con el turismo. El estudio se realizó únicamente para la ciudad de Cartagena entre los años de 1984 - 1990, ya que es este año cuando la ciudad se declara patrimonio de la humanidad en cuanto a su puerto, fortalezas y conjunto monumental ofreciendo una serie de ventajas de desarrollo a la ciudad para su desarrollo turístico. Y en 1990 es cuando la ciudad sufre uno de sus periodos más difíciles producto de los atentados terroristas en la zona turística de Bocagrande, generando una desaceleración en su rápido crecimiento económico y traumatizando la actividad turística por casi una década.

Esta investigación se realizó con un enfoque cualitativo a través del cotejo de fuentes tanto orales como escritas y documentos de archivo. Principalmente se tomó en cuenta la información obtenida de la prensa local del periodo investigado en los aspectos sociales, políticos y económicos. Por otro lado, la parte cuantitativa fue tomada en cuenta para entender e interpretar fenómenos sociales que fueron de mucha relevancia en esta investigación. De igual forma, las fuentes bibliográficas, de internet y gráficas fueron muy importantes en este trabajo –esto gracias al periodo investigado que nos da gran variedad de fuentes las cuales se

analizaron con mucha minuciosidad– Este trabajo está adscrito a la historia urbana, razón por la cual se tuvieron en cuenta varios aspectos al mismo tiempo.

# *1. Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XX: una mirada en tres dimensiones.*

## *1.1 Presentación*

Antes de entrar en materia es de vital importancia dejar claro los conceptos que se trabajaron para la elaboración de esta investigación, por un lado, está el concepto de exclusión social, del investigador Manuel Hernández Pedreño, quien lo define de una forma heterogénea. Esto significa que se debe aplicar de acuerdo al contexto donde se haga y de acuerdo al grupo o individuo en estudio. Ahora bien, para el caso de una investigación de tipo urbano vamos a encontrar varias categorías descritas por el autor, las cuales van desde su origen estructural, posee una realidad multifactorial y multidimensional, se puede analizar desde las políticas públicas y es también de forma individual –en este último punto lo veo muy pertinente para entender la particularidad de cada caso a analizar desde el individuo–<sup>7</sup>

Un concepto que utilizaré constantemente en esta investigación será el de modernización que no debe ser confundido con el de modernidad. Para esto me remito al utilizado por Jorge Orlando Melo quien plantea su origen en Europa hacia los inicios del renacimiento, donde surge una contraposición al pensamiento tradicional de la edad media que a su vez resulta en una serie de movimientos culturales que circulaban al tiempo del capitalismo emergente el cual comienza a generar transformaciones en el continente.

Por la parte económica los cambios se enfocaron en la visión de una producción lineal y evolutiva en vez de cíclica, esto apoyado en avances tecnológicos que agilizaban la producción como tal, lo que facilitó un crecimiento acelerado de la población que sería a su vez mano de obra asalariada dentro de un mercado productivo y de recursos. Dentro de las

---

<sup>7</sup> Manuel Hernández Pedreño, *Exclusión social y desigualdad*, Universidad de Murcia, Murcia, 2008, pp. 16 este concepto lo utiliza también Fabricio Valdelamar en su estudio, lo que me ayudo a partir de su interpretación para contextualizarlo: F. Valdelamar, *La ciudad imaginada*, pp. 7.

transformaciones políticas se resalta el nacimiento de la política democrática, donde el individuo sería la base de la sociedad y elemento de participación en las decisiones de la misma, descartando toda manifestación total de poder en una sola persona. Finalmente, la separación de la iglesia en los procesos de comunicación y educación del ciudadano. Esto fue de la mano con la democratización de la política que en términos educativos estaba monopolizada por esta, generando diversidad de puntos de vista y perspectivas gracias al surgimiento de los medios de comunicación.

Para el contexto colombiano, se ingresaron nuevas tecnologías, se abrieron mercados y crecieron las ciudades. No obstante, el estado mantuvo una conexión muy fuerte con la iglesia, la cual mediaba en la educación y por supuesto en la estructura mental de los ciudadanos. Es decir, se logró la modernización pero no la modernidad.<sup>8</sup>

## ***1.2 Cartagena de Indias en el papel. Un balance historiográfico.***

La pertinencia de realizar esta investigación se ha debido a que la historiografía al respecto ha estado en deuda con el tema –posiblemente por la sencilla razón de que todo es cuestión de modas en la investigación histórica– Los estudios en turismo y su historia han llegado hasta el momento a finales de los años 70's, en donde de manera exitosa se ha podido manejar la variable de la exclusión como un determinante que actuó en detrimento del desarrollo social de la ciudad de Cartagena durante el siglo XX.

No obstante, para llegar a esto se tuvo que esperar mucho tiempo. Mientras que en otras latitudes los avances investigativos ya comenzaban a dar luces en cuanto a los interrogantes de la historia urbana en relación a los grupos subalternos, la ciudad de Cartagena aún contaba como única fuente de información en cuanto a su memoria y pasado inmediato textos que

---

<sup>8</sup> Acerca de la diferencia de modernidad y modernización véase: Melo, Jorge Orlando, “Algunas consideraciones globales sobre modernidad y modernización”, en Fernando Viviescas y Fabio Giraldo (Compiladores), *Colombia el despertar de la modernidad*, Bogotá, Carvajal, 1991. También véase: Puello Sarabia, Cielo Patricia, *Álbumes de Ciudad: Representaciones de los Procesos Modernizantes en Cartagena de Indias Y Santiago de Guayaquil a Comienzos del Siglo XX (1900 - 1930)*, Tesis de grado para optar al título de Magíster en Estudios de la Cultura, Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador, junio de 2008, pp. 12.

reproducían el discurso hegemónico de una elite temerosa de que las clases populares tuvieran la oportunidad de tomar protagonismo académico. Uno de los mejores ejemplos lo representa Eduardo Lemaitre, miembro de la Academia de Historia de Cartagena y su publicación “Historia General de Cartagena”, el cual en el tomo referente al siglo XX hace una construcción del inicio del siglo basado en el discurso tradicional que resalta los acontecimientos, hechos y crónicas única y exclusivamente a partir de la elite local, consideradas como lo civilizado y lo moderno para conservar en cuanto a valores de la ciudad, que de manera simultánea se fueron reproduciendo desde la educación básica dejando secuelas en las generaciones que se formaron bajo este discurso.<sup>9</sup>

En la misma corriente encontramos una serie de publicaciones que surgen desde los años 80’s que resaltan la importancia de las murallas y baluartes con los que cuenta la ciudad. Esto por supuesto no fue gratuito si lo vemos desde la óptica de la inversión que se le hizo hacia 1972 – 1974 –obras que desde luego fueron iniciadas desde mucho antes– en la restauración de los fuertes de Cartagena, misión a cargo del ingeniero Juan Manuel Zapatero cuya evidencia reposa en su libro “*Historia de las fortificaciones de Cartagena*”. En ese trabajo el autor busca desde un acervo primario resaltar el sentimiento de patrimonio que reposa en las moles de piedra que rodean a la ciudad de Heredia y fuente obligada para un estudio de corte militar y urbanístico de la ciudad.<sup>10</sup>

De igual manera, está el trabajo de Rodolfo Segovia Salas. Este autor en su publicación acerca de las defensas de la “Heroica” nos demuestra de una manera muy representativa de la historia tradicional cartagenera la valoración del patrimonio arquitectónico e histórico de la ciudad a partir de sus elementos inmuebles sin resaltar a su población. Esto se debió a su contexto, ya que en 1984 la ciudad obtiene el título de Patrimonio Histórico y cultural de la humanidad por

---

<sup>9</sup> Lemaitre, Eduardo, *Historia general de Cartagena*, Editorial banco de la república, Tomo IV, Banco de la República, Bogotá, 1983.

<sup>10</sup> Zapatero, Juan Manuel, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Ediciones Cultura Hispánica, Centro Ibero-americano de Cooperación y Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1979.

la UNESCO, tal como lo evidencia la placa conmemorativa que reposa bajo el despacho del Alcalde Mayor de Cartagena y antigua casa de la Aduana.<sup>11</sup>

Hacia mediados de la década de los 90's sucede un acontecimiento que generaría un cambio en el destino de los estudios históricos cartageneros, se trata de la creación del Programa de Historia en la Universidad de Cartagena. Este surge acatando una serie de parámetros que como había mencionado en el párrafo anterior, ya se estaban utilizando en otras zonas del mundo a nivel investigativo. El programa entonces tiene la misión de comenzar de manera rigurosa el estudio de los grupos de la sociedad que habían sido invisibilizados a lo largo de la vida de Cartagena.<sup>12</sup>

La primera cosecha de trabajos los estaríamos recibiendo casi a las puertas del nuevo milenio. Carmen Cabrales con su ensayo “Los barrios populares en Cartagena de Indias” le aporta a la historiografía el estudio de una Cartagena que al momento de expandirse, no lo hace a partir de fechas, sino que este es el resultado de una serie de acontecimientos producto de los procesos de modernización y su impacto sobre las clases populares.<sup>13</sup> De igual forma, nos muestra de una forma detallada como fue el proceso de expansión de la ciudad y su carácter coyuntural. Con esto la autora plantea que la administración pública nunca estuvo preparada para proyectar el crecimiento urbano, lo cual generó esa expansión desordenada que es evidente en los aspectos sociales de la Cartagena de hoy.<sup>14</sup> Por último, vemos en este ensayo como la actividad turística ha desviado la atención de la administración pública hacia su zona de influencia. Esto deja como consecuencia un enfrentamiento de intereses de clase y cómo

---

<sup>11</sup> Segovia Salas, Rodolfo. Noviembre de 2001 Paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad, en Atlas Histórico de Cartagena de Indias, *Revista Credencial Historia, Edición 143*, Bogotá.

<sup>12</sup> Solano De Las Aguas, Sergio, Un siglo de ausencia: la historiografía de Cartagena en el siglo XX en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores), *Cartagena de Indias y su historia*. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional Caribe y Banco de la República, 1997, pp. 225.

<sup>13</sup> Cabrales, Carmen, Los barrios populares en Cartagena de Indias, en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel Editores, *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Banco de la República, Cartagena, 2000, pp. 182.

<sup>14</sup> C, Cabrales, “Los barrios populares en Cartagena de Indias”, pp. 192.

estas clases populares ven en el turismo una manera de insertarse en la ciudad que les ha dado la espalda.<sup>15</sup>

En concordancia con Carmen Cabrales, Jaime Puente Almentero nos plantea en su ponencia “La movilidad social en Cartagena de Indias en el último siglo del segundo milenio” como el gobierno local no se ha preocupado por atender los problemas de crecimiento de la población debido a la delicada situación de orden público vivido en el sur del departamento. Esto lo analiza desde el impacto demográfico que sacó de control la expansión urbana de la ciudad a fronteras impensables a cualquier proyección posible. Así mismo, nos habla de la falta de planeación en cuestiones de infraestructura como elemento traumático para la sociedad cartagenera, vías de comunicación, servicio de agua y alcantarillado, entre otros, son asuntos que según el autor han sumido a la población a niveles muy bajos de calidad de vida en relación a otras ciudades del país.<sup>16</sup>

Por otro lado, el autor maneja la variable del turismo como un agente de exclusión de las clases populares de la ciudad. Desafortunadamente, lo hace de una forma muy superficial resaltando la forma en que el costo de vida en las zonas turísticas ha desplazado a la población de bajos ingresos hacia zonas marginales como el caso del barrio de Chambacú, quienes a su vez buscan la manera de insertarse en esta actividad económica a través de la informalidad.<sup>17</sup>

En cuanto al crecimiento urbano de Cartagena, un paso obligado de todo investigador es el aporte de Alberto Samudio Trallero. Este autor nos aporta desde la arquitectura como fue el desarrollo de los primeros suburbios de la ciudad y las razones de este tras el renacimiento de la ciudad y su economía tras la llegada de compañías extranjeras como la Andian y la Frederick Snare, entre otras. También hace un primer intento de resaltar aspectos de la vida cotidiana de estos primeros barrios de élite de la ciudad fuera de sus murallas con información

---

<sup>15</sup> C, Cabrales, “Los barrios populares en Cartagena de Indias”, pp. 195.

<sup>16</sup> Puente Almentero, Jaime, *La movilidad social de Cartagena de Indias en el último siglo del segundo milenio*, Memorias Seminario Internacional de Estudios del Caribe, pp. 16.

<sup>17</sup> J. Puente, *La movilidad social de Cartagena de Indias en el último siglo del segundo milenio*, pp. 27.



de primera mano.<sup>18</sup> Resalto este trabajo ya que de esta manera podemos crear parámetros investigativos con el fin de tener puntos de comparación y así poder generar más preguntas.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que Samudio es un historiador empírico y sus escritos tienen muchos elementos que se inclinan con lo tradicional en todos los aspectos. Sin embargo, para realizar trabajos de corte social en aspectos económicos, políticos y sociales de Cartagena a inicios del siglo XX y sus secuelas en el resto del mismo, funciona como un contextualizador que nos da luces en temas referidos a los procesos de modernización y lógicamente del desarrollo turístico de la misma.

Una línea que es indispensable al momento de hablar de temas de modernización en la heroica es el tema de la economía. Para inicios del nuevo milenio encontramos dos trabajos que merecen la atención resaltar. Primero el trabajo de Adolfo Meisel Roca “Cartagena de Indias 1900 – 1950: a remolque de la economía nacional” el cual de una manera muy detallada nos muestra factores como la reapertura del Canal del Dique, la construcción del ferrocarril Cartagena – Calamar y el muelle de la machina como agentes estructurales de la reactivación económica de la ciudad.<sup>19</sup>

De igual manera, presenta en su ensayo desde lo económico los cambios en el dinamismo comercial que tiene la ciudad a partir de su demografía. Usa métodos estadísticos y gráficas que facilitan la comprensión del estado poblacional en comparación con otras ciudades del país y muestra cómo la ciudad en esta primera parte del siglo se convierte en un “*company town*” debido a la inversión que la elite local junto con inmigrantes hacen en el periodo investigado.<sup>20</sup>

Finalmente, nos muestra cómo los procesos de modernización de la heroica generan impactos sobre la ciudad física y sobre la población. Primero lo expone en cuestiones de patrimonio con

---

<sup>18</sup> A. Samudio “El crecimiento urbano en Cartagena en el siglo XX”, pp. 144.

<sup>19</sup> A. Meisel, “Cartagena 1900-1950. A remolque de la economía nacional”, pp.13.

<sup>20</sup> A. Meisel, “Cartagena 1900-1950. A remolque de la economía nacional”, pp. 30

la pérdida de parte de los muros de la ciudad tras un estudio de mejoramiento en 1914, lo cual contrasta con los deseos de conservación tras ver el potencial de la ciudad hacia la actividad turística, y luego, cómo estos cambios son exigidos con el fin de crear mejores condiciones tras la apertura del Canal de Panamá.<sup>21</sup>

Por otro lado, está el trabajo de Haroldo Calvo y Javier Báez “la economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: diversificación y rezago” que continúa la línea de Meisel en la parte tanto económica como cronológica. En este ensayo el autor expone cómo la economía de la ciudad fuera de su puerto y su industria incipiente comienza a tomar un nuevo rumbo a partir del surgimiento del turismo de manera formal con el nacimiento del Hotel Caribe para 1946. También muestra cómo las políticas públicas se enfocaron en esta rama en cuestiones de infraestructura y obras en general.<sup>22</sup>

Algo importante de este ensayo es el planteamiento del autor en cuanto a una diversificación económica en la que la población no podía ser participe debido al nivel educativo tan bajo de la misma, razón por la cual era necesario importar mano de obra calificada dejando al cartagenero en desventaja laboral, accediendo a actividades de bajo salario en la rama de los servicios hoteleros, construcción y en algunos industriales de poca capacitación. De esta manera, argumenta que por la falta de educación el nivel de vida del cartagenero de estrato bajo estaba muy por debajo del habitante de otras ciudades del país para el periodo de estudio, mientras la ciudad se consolida como el principal centro turístico colombiano.<sup>23</sup> Sería importante poder avanzar en estos estudios que nos permiten analizar temas sociales de las clases populares cartageneras.

En cuanto a estudios sociales propiamente dichos, las primeras promociones de historiadores sacan a la luz investigaciones como la de Javier Ortiz Cassiani y su ensayo “Modernización y

---

<sup>21</sup> A. Meisel, “Cartagena 1900-1950. A remolque de la economía nacional”, pp. 22.

<sup>22</sup> J. Báez y H. Calvo, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, pp. 71 - 74.

<sup>23</sup> J. Báez y H. Calvo, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, pp. 92.

desorden en Cartagena, 1911 - 1930". En esta publicación vemos como fueron las políticas modernizadoras de inicios del siglo XX desde la clase dirigente y como estas se enfrentan a una cultura popular "desordenada y transgresora".<sup>24</sup>

Sin embargo, hay algo muy particular en esto y es que las elites también eran partícipes de estos comportamientos a pesar de su discurso modernizador y dirigente que se diferencia del "otro" excluyéndolo y discriminándolo –tanto en comportamiento así como en espacios de sociabilidad– como una dinámica social de corte colonial. También en cuanto a los desórdenes provenientes de parte y parte el autor define esto como una sociedad paródica que tenía que someter a la negociación social ciertos comportamientos propios de toda la población que iban en contra de cualquier intento de modernización.<sup>25</sup> De esta manera, la vida cotidiana forma parte del objetivo de las investigaciones y a partir de esta se pueden profundizar en otros tópicos sociales de Cartagena.

En otras publicaciones más antiguas, encontramos como la sociología se une a la historia en el intento de estudiarla y comprender sus particularidades. El trabajo de Sidney Kronus y Mauricio Solaun de los años 70's llamado "Dimensiones estructurales del conflicto racial en la modernización - urbanización de Cartagena" nos muestra cómo es que funcionaba la estructura social de la ciudad la cual manejaba un clima de cordialidad racial a pesar de la discriminación. Todo esto sin presentar lucha o enfrentamiento de razas en su proceso de modernización.<sup>26</sup>

Algo muy curioso que plantean los autores es, por un lado, ver que las elites eran permisivas al ascenso social de personas mestizas o no blancas puras. Por el contrario, asumían comportamientos radicales en contra de los negros puros que tratasen de ingresar a la elite.

---

<sup>24</sup> J. Ortiz, "Poder y cultura popular en Cartagena", pp. 87.

<sup>25</sup> J. Ortiz, "Poder y cultura popular en Cartagena", pp. 95.

<sup>26</sup> Solaun, Mauricio y Kronus, Sidney. Dimensiones estructurales del conflicto racial en la modernización - urbanización de Cartagena (Colombia). En: -----1973. págs. 26. Nota aclaratoria: Ha sido imposible hasta el año 2016 encontrar el texto compilatorio de este artículo para una referencia completa, el cual fue utilizado en la Cátedra de Historia de Cartagena del Programa de Historia de la Universidad de Cartagena en el año 2012, por la entonces Mg Muriel Vanegas Beltrán.

Razón por la cual, el blanqueamiento de la piel era un factor primordial que afectó las dinámicas socio-familiares y cotidianas en torno a un “mejoramiento de raza” con el fin de tener una mejor posición en la sociedad, los cuales estaban representados en uniones maritales con personas blancas o al menos con cierto grado de mestizaje para lograr sus objetivos. Lo curioso de este trabajo radica en su conclusión, Solaun y Kronus afirman que los problemas raciales en Cartagena eran más evidentes no a partir de la raza, si no desde la clase.

Finalmente, en la vida cotidiana los autores encuentran como el alisarse el cabello era una forma de ser aceptado en círculos reservados exclusivamente por blancos o mestizos, mostrando a partir de estas particularidades como se encontraba estructurada la sociedad cartagenera.<sup>27</sup>

A lo largo de este aparte, se ha intentado demostrar lo importante que ha sido el turismo dentro de las investigaciones de corte social enmarcado en la historiografía urbana de Cartagena. La mayoría de los autores en al menos un aparte de sus ensayos incluyen dicha actividad dentro de sus estudios. Por esta razón, se evidencia que en los últimos años existan más investigaciones que den razón de esta actividad como elemento que transversaliza la sociedad cartagenera en muchos aspectos.

Los trabajos enfocados en dicha actividad comienzan a partir de finales de los años 90 con la tesis de grado de Claudia Vidal “Los inicios de la actividad turística en Cartagena, 1900 - 1950”. Es un aporte a la historiografía local de la ciudad en la medida que proporciona detalles tanto económicos como urbanísticos para comprender la importancia de Cartagena como lugar turístico en la primera mitad del siglo XX.<sup>28</sup> Si bien la autora aclara que su intención no es la de manejar el tema social, sus fuentes y el uso de ellas dejan el camino libre para que a futuro se retome este y se haga con una mirada diferente hacia las clases populares.

---

<sup>27</sup> Solaun, Mauricio y Kronus, Sídney. Dimensiones estructurales del conflicto.p.37.

<sup>28</sup> C. Vidal, *Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950*, p. 6.

Siguiendo la línea relacionada al turismo, podemos ver los trabajos investigativos de Freddy Ávila, Orlando de Ávila, Harold Carrillo y Fabricio Valdelamar, entre otros. En estos trabajos un común denominador es el discurso hegemónico de la elite dirigente como un factor de exclusión de las clases populares en los planes de desarrollo de la ciudad.

En el trabajo de Freddy Ávila observamos cómo a través de los medios de comunicación tanto radiales, televisivos y escritos se emprendió una campaña con el objetivo de vender a la ciudad como una ciudad turística. Esto se comprende a partir de esta como una actividad que genera divisas para la ciudad y, por ende, empleo y mejora la calidad de vida de la población al menos involucrada. No obstante, todas esas publicaciones fuera de promocionar a la ciudad y proyectarla hacia al exterior, solo lo hizo mostrando lo estrictamente patrimonial que son sus monumentos, construcciones y elementos históricos, dejando a la población en general fuera de las representaciones que conforman el conjunto de Cartagena.<sup>29</sup>

De manera muy afín, Harold Carrillo con su tesis de grado “*Ocultar la pobreza para inventar el paraíso: la construcción histórica de la imagen turística de Cartagena 1943 – 1978*” nos muestra cómo sigue el proceso de desarrollo del turismo a partir de la segunda mitad del siglo XX. Lo interesante es que va más allá de los elementos urbanísticos y de la actividad como tal, profundizando en las políticas locales en función de la construcción de una ciudad turística en la que las clases populares no estaban representadas. Por el contrario, era necesario ocultarlas para poder vender la ciudad al mercado turístico nacional e internacional tras la construcción de una imagen paradisiaca, donde gran parte de la población no encajaba.<sup>30</sup>

Por otro lado, Orlando de Ávila en su tesis de grado “*Políticas Urbanas, Pobreza y Exclusión Social en Cartagena: El Caso de Chambacú 1956 – 1971*” habla de la forma en que las clases populares vivieron la exclusión a partir de los inicios de la industria sin chimeneas. En el

---

<sup>29</sup> F. Ávila, “La representación de Cartagena en el discurso turístico”, p. 65. para el caso de Santa Marta véase: Ospina, Natalia. Santa Marta, “¿La magia de tenerlo todo?: Realidades y perspectivas del discurso del turismo” en *Pensando La Región. Etnografías propias para la construcción de un discurso regional*. Universidad Del Magdalena, 2007.

<sup>30</sup> H. Carrillo, *Ocultar la pobreza para inventar el paraíso: la construcción histórica de la imagen turística de Cartagena 1943 – 1978*, pp.109.

desarrollo de su texto expone cómo el discurso y la prensa desdibujaron la imagen de una comunidad marginal pero trabajadora por la de una que representaba la insalubridad y la seguridad misma del resto de la población, convirtiéndolos en los parias del corralito de piedra con el fin de justificar su reubicación, ya que su presencia restaba estética a la ciudad que años después se convertiría en patrimonio arquitectónico de la humanidad.<sup>31</sup>

Finalmente, Fabricio Valdelamar en su publicación presenta como ha sido el surgimiento de la ciudad heroica como zona industrial tras su conexión con Barrancabermeja, su puerto tras la apertura del canal de Panamá y su turismo por sus muestras arquitectónicas y fortificaciones en dos planes que a su juicio fueron determinantes para el destino de Cartagena en el siglo XX: el plan Pearson de 1914 y plano regulador de 1948.<sup>32</sup>

En esta monografía, el autor coincide con muchos planteamientos que Orlando de Ávila y Harold carrillo habían hecho en sus trabajos. No obstante, el aporte de este trabajo fue evidenciar a una ciudad que producto de su exclusión generó dinámicas alternas al desarrollo urbano. Es decir, una ciudad dual, que con el tiempo sus diferencias harán que la una desconozca a la otra. Un ejemplo es que para el día de hoy los habitantes de los barrios populares no necesitan ir al centro de la ciudad con la misma frecuencia que hace 10 o 20 años atrás, ya que hoy día la ciudad se ha transformado hasta el punto de generar otros “centros” que suplan las necesidades de la población, dejando la ciudad antigua libre para el desarrollo de otras actividades como en este caso el turismo.

---

<sup>31</sup> O. De Ávila, *Políticas Urbanas, Pobreza y Exclusión Social en Cartagena: El Caso de Chambacú 1956 – 1971*, pp.150.

<sup>32</sup> F. Valdelamar, *La ciudad imaginada, política urbana en Cartagena: El caso del Plan Pearson de 1914 y El Plano Regulador de 1948*, p.199. .

### ***1.3 Renacer de las cenizas: Retorno a la economía nacional y desarrollo del turismo en Cartagena en el siglo xx.***

Luego de las luchas de independencia, la ciudad de Cartagena quedó sumida en una profunda miseria. Los costos de la guerra no le permitían pensar en invertir en la infraestructura que necesitaba para mantenerse vigente como puerto principal así como en su época colonial. Estas condiciones se agravaron al ver como la ciudad quedaba completamente aislada del interior del territorio producto del cierre del Canal del Dique por la alta sedimentación que presentó hasta su bloqueo total. Esto se suma entonces al factor mencionado anteriormente – por la poca inversión en mantenimiento– que este cuerpo de agua necesitaba para seguir funcionando.

Además, su ruptura con la metrópolis le restaría importancia a futuro dentro de las redes comerciales que comenzaron a enfocarse no desde el Caribe y Europa, sino desde el interior del territorio, con el fin de consolidar un mercado interno. Toda esta situación se veía reflejada a partir de ciertos relatos escritos por viajeros que transitaban por la zona y dejaban impresiones de desolación, ruina y una condición irreconocible para una ciudad que solía ser una de las llaves de las Indias.<sup>33</sup>

Sumado a los anteriores aspectos, es importante resaltar las condiciones de salubridad que la ciudad poseía. Esta situación le costó un número considerable de habitantes que cayeron tras la epidemia de cólera que sufrió Cartagena a finales del siglo XIX. Esto a su vez produjo una fuerte migración a centros urbanos más cercanos, que para fortuna de Barranquilla fue la mejor opción. Esto sucede convenientemente en un momento en que la ciudad junto al Magdalena se consolidaba como puerto sobre la arteria fluvial más importante del territorio y punto de entrada a inmigrantes de diversas procedencias.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> C. Vidal, “*Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950*”, Tesis de grado para optar al título de Historiadora, Universidad de Cartagena, 1998, p. 7.

<sup>34</sup> C. Vidal, “*Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950*”, p. 11.

No obstante, con la gestión de sus autoridades remanentes y en pleno inicio de la Regeneración a la cabeza de Rafael Núñez, la ciudad buscó posicionarse como el puerto por excelencia. No fue gratuito que Núñez gestara la adecuación de las vías de comunicación en este periodo. Para comenzar, se trató de un gobierno que buscó la cohesión en el territorio y, segundo, se trató de un presidente netamente cartagenero. Este factor curiosamente hizo que los ojos del gobierno tornaran su mirada hacia Cartagena oxigenándola de nuevo.<sup>35</sup> Por tal motivo, es que en este periodo se vio la inversión más alta en la recuperación del Canal del Dique y la navegación a vapor como medio de transporte junto con los centenarios champanes –por un lado– y también en la construcción del ferrocarril Cartagena - Calamar el cual terminaba en el muelle “La Machina”.<sup>36</sup> Esta línea contaba con 105.8 kilómetros de punto a punto, 11 estaciones, 4 locomotoras y 85 vagones cuya estación se encontraba donde hoy (2016) se ubica el edificio Banco Popular.<sup>37</sup> Es claro que para el siglo XIX no se tenía presente al turismo como un potencial económico en la zona. Sin embargo, la construcción y adecuación de estas vías de comunicación le brindaron las condiciones a la ciudad para ser una vez más punto de paso a los viajeros que iban rumbo al interior del país.

En cuanto a viajeros y visitantes que por negocios o solo de paso llegaban a Cartagena, si no contaban con la hospitalidad de algún conocido o amigo, tenían la oportunidad de alojarse en algunos hoteles en la ciudad antigua. Estos lugares se desarrollaron debido a la demanda generada gracias a los medios de comunicación ya reseñados. Para 1879, abrió sus puertas el “Hotel y Club Cartagena” con las comodidades que el viajero podía obtener de un hotel en el momento.<sup>38</sup> Ya para 1884, se inauguraron los hoteles Bolívar y Americano, aumentando a tres los establecimientos de alojamiento en la ciudad.<sup>39</sup> Ahora bien, estos lugares aún no habían

---

<sup>35</sup> Sourdis Nájera, Adelaida, “Cartagena de Indias visión panorámica” en, *Revista Credencial Historia, Edición* 222, Bogotá, junio de 2008, p.8. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio2008/cartagena.htm>. Consultado noviembre 2012.

<sup>36</sup> Meisel Roca, Adolfo. Noviembre 1999, “*Cartagena 1900-1950: A Remolque de la Economía Nacional*”, en, Cuadernos de historia económica y empresarial, N° 4, Centro de Investigaciones Económicas del Caribe Colombiano, Cartagena, pp. 18 – 19.

<sup>37</sup> Archivo histórico de Cartagena (en adelante AHC) **Acuerdos**. Acuerdo Municipal No. 11 de 1891.

<sup>38</sup> (AHC), El Porvenir, Cartagena Febrero 10 de 1879.

<sup>39</sup> C. Vidal, “*Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950*”, p.20.



sido hechos con el fin de esparcimiento y ocio referente a lo que buscamos que es el turismo. Para eso, debíamos esperar un poco más.

Ya para el siglo XX, las administraciones locales, teniendo en cuenta el crecimiento de la población, han optado por ampliar la urbe fuera de las murallas. Curiosamente este fenómeno ya estaba sucediendo desde finales del siglo anterior debido al encarecimiento de la vivienda dentro de la misma, obligando a los habitantes de escasos recursos a movilizarse hacia la parte exterior de los muros, en zonas donde al pasar del tiempo, producto de la sedimentación se habían formado algunas playas. Tal es el caso de los barrios Pekín, Pueblo Nuevo y Boquetillo. Estos barrios se conformaban por pescadores y pequeños comerciantes que dependían de la venta de sus productos a los moradores intramuros, luego para estar cerca de ellos resolvieron asentarse de manera informal en los terrenos ya mencionados. Es importante aclarar que los espacios pensados para vivienda fuera de los muros eran reservados a la elite local a manera de suburbios –De acuerdo al concepto norteamericano– conformados por mansiones, casas de descanso y veraneo en sectores como la isla de Manga, el Cabrero y el Pie de la Popa.<sup>40</sup>

Cartagena para pleno siglo XX era una ciudad sin acueducto. Por tal motivo se inició la gestión de un acueducto en 1905, con el fin de mejorar las condiciones de vida de la comunidad que aún usaba los antiguos aljibes, los cuales ya varias malas pasadas le habían jugado con la epidemia de cólera varias décadas atrás.<sup>41</sup> Algo interesante de este caso del acueducto es que hasta 1938 pudo ser resuelto al cambiar la configuración de principio de siglo (Matute) por la bocatoma en el Canal del Dique, dándole posibilidades ilimitadas de abastecimiento a una ciudad que crecía a pasos agigantados.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Valdelamar Villegas, Fabricio Fabián, “*La ciudad imaginada, política urbana en Cartagena: El caso del Plan Pearson de 1914 y El Plano Regulador de 1948*”, Tesis para optar al título de Magíster en Historia de Colombia, Universidad de Cartagena en convenio con la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2012, p. 51.

<sup>41</sup> C. Vidal, “*Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950*”, p.61. Ahora bien, el acueducto definitivo fue hasta 1938.

<sup>42</sup> Segovia Salas, Rodolfo, “Paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad”, en Atlas Histórico de Cartagena de indias. *Revista Credencial Historia*, Edición 143, Bogotá, Noviembre de 2001.

Por otro lado, una razón que impulsaba a mejorar y modernizar a la ciudad era la inauguración del Canal de Panamá, así que el sentimiento nacionalista de seguir siendo un puerto de importancia los mantenía trabajando en ese fin, en donde las carreteras, el Canal del Dique y el ferrocarril se volvieron su principal objetivo. Para ese momento ya se podía ver el uso de la palabra turismo en el pensamiento cartagenero y la aplicación de esos medios de transporte para este fin a partir de sus itinerarios y las comodidades enfocadas para un nuevo usuario: El turista. A continuación, veremos cómo el periódico La Unión Comercial lo refleja a partir de los itinerarios tanto fluviales como ferroviarios.

#### TRENES DE TURISTAS

Nos informa la compañía del ferrocarril que a fin de facilitar a los excursionistas un cómodo viaje, desde el Domingo 25 en adelante los trenes de turistas saldrán de esta ciudad a las 7,30 a.m

El regreso a Cartagena será a las 5,50 p.m. No dudamos que con este nuevo itinerario los paseantes colmarán los carros ya que se les ha facilitado grandemente la excursión.

Felicitemos a la compañía del ferrocarril por esta feliz innovación.<sup>43</sup>

#### MUY IMPORTANTE

Se avisa al público que desde el Martes 6 de junio próximo, los vapores expresos de subida zarparán de Calamar los martes, en vez de los Sábados, como se habían venido despachando anteriormente. Los pasajeros deberán pues tomar el tren expreso del Martes a las tres de la mañana.

Los vapores expresos de bajada, zarparán de La Dorada los miércoles, a contar desde el 7 de Junio en adelante y deberán llegar a Calamar los viernes. Los pasajeros que en ellos vengán para Cartagena, seguirán su viaje en un tren expreso.

En cuanto a los vapores intermedios, saldrán de Calamar a medio día los Viernes, debiendo los pasajeros embarcarse en tren de 7 a.m. los viernes. De La Dorada salen los Sábados a medio día.

The Colombia Railways & Navigation Co. Ltd.

PINEDA LOPEZ & CIA. Administradores<sup>44</sup>

Por otro lado, se inició la labor de demolición de varios tramos de murallas con el fin de abrir la ciudad y de mejorar sus condiciones de salubridad. Son derribados entonces los baluartes que van desde la Boca del puente hasta el Baluarte San Pedro Mártir, los que estaban donde se ubicó el mercado público de la ciudad –Barahona y Santa Isabel– y se abren algunas puertas con el fin de facilitar la movilidad como factor importante para el desarrollo urbano de la

---

<sup>43</sup> (AHC), La Unión Comercial, N° 266, Cartagena, viernes 23 de junio de 1916, p. 4.

<sup>44</sup> (AHC), La Unión Comercial Número 264. Cartagena, miércoles 21 de junio de 1916, p.1.

heroica.<sup>45</sup> Todas estas acciones en contra del patrimonio material de la ciudad estuvieron enfocadas en un plan de mejoramiento urbano realizado por la firma Pearson & Son Limited para el año de 1914. Este plan consistió en mejorar sus condiciones como puerto tras la apertura del Canal de Panamá para el mismo año.

Para esto propuso las modificaciones en la urbe mencionadas anteriormente y conocidas como el “murallicidio” y otras modificaciones que en el papel mostraban un progreso a la ciudad, pero en la práctica su direccionamiento a la zona relacionada al puerto y la industria generó exclusión en una urbe que como ya se mencionó se extendía a pasos agigantados fuera de su anillo pétreo. Sin embargo, fueron barrios que nacieron y crecieron carentes de una infraestructura mínima como lo son servicios públicos y vías de comunicación; afectando en la corta duración a más del 60% de la población local.<sup>46</sup>

Otra forma de ver el proceso modernizante de la ciudad es a partir del inicio de la actividad petrolera en el Departamento de Santander –Barrancabermeja– la cual se reflejó en Cartagena cuya conexión sería el Canal del Dique. También la llegada de la Andian National Corporation que actuó de forma complementaria al Plan Pearson, la construcción del oleoducto Cartagena – Mamonal, la urbanización de Bocagrande –tipo suburbio norteamericano– el Hospital de Mamonal y el nuevo puerto de Cartagena en la isla de Manga definen y afectaron a la ciudad dividiéndola en sectores como ciudad antigua, una ciudad moderna, y una ciudad industrial (lógicamente con su puerto).<sup>47</sup>

Algo más a tener en cuenta es la llegada de la aviación al territorio nacional, la cual se hace por la costa Caribe en ciudades como Barranquilla y Cartagena para la década del 30. Esto forma parte no gratuita de los procesos modernizantes que poco a poco llegaron a la urbe y al país. Las primeras pistas de aterrizaje fueron instaladas en la península de Bocagrande –en ese

---

<sup>45</sup> Meisel Roca, Adolfo. Óp. cit. Pág. 14.

<sup>46</sup> F. Valdelamar, *La ciudad imaginada, política urbana en Cartagena: El caso del Plan Pearson de 1914 y El Plano Regulador de 1948*, pp. 67 – 69.

<sup>47</sup> F. Valdelamar, *La ciudad imaginada, política urbana en Cartagena: El caso del Plan Pearson de 1914 y El Plano Regulador de 1948*, p.57.

entonces propiedad de la ANDIAN– dándoles la oportunidad a más viajeros y turistas de visitar a la Heroica en un futuro no muy lejano. Es importante aclarar, que los primeros vuelos realizados en nuestro país no fueron tierra – aire sino agua – aire, usando los ríos principales como es el caso del Magdalena por la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo SCADTA,<sup>48</sup> con sedes en los principales puertos fluviales y marítimos del país. Posteriormente, se inauguró el aeropuerto de Crespo (hoy Rafael Núñez) en el año 1946.<sup>49</sup>

Un hecho interesante entre todo este desarrollo y modernización de Cartagena sucedió para el año de 1924 con la creación de la Sociedad de Mejoras Públicas (SMP). Este organismo surgió de la necesidad de recuperar y proteger los monumentos de la ciudad entre los que entraban los baluartes y fuertes de la misma. Surgió en un momento en que algunos cartageneros veían como la ciudad y su memoria se iban desmoronando y lo poco que quedaba lo estaban demoliendo. Así que el compromiso de este organismo fue el de “velar por la conservación de los monumentos históricos existentes en la ciudad”.<sup>50</sup> Esto nos deja ver el potencial y la vocación turística por la que el gobierno local se encaminó en favor de una nueva industria en desarrollo.

De esta manera, Cartagena se reactivó desde la industria y su puerto gracias también a los hidrocarburos.<sup>51</sup> Esto generó más movimiento de personas a través de la ciudad y al mejorar su condición de salubridad permitió el ingreso de embarcaciones extranjeras, ya que la ciudad era más conocida por ser un puerto malsano lo cual las alejaba. Ahora bien, el ingreso de embarcaciones necesitaba unas instalaciones adecuadas para ese fin, por tal motivo fue necesario instalar un nuevo muelle tras la pérdida del conocido “La Machina” el cual había

---

<sup>48</sup> Vargas Caicedo, Hernando, “De la mula al avión: notas para una historia social de la infraestructura de transporte en Colombia”, en Revista de Estudios Sociales, N° 012, Universidad de los Andes, Bogotá, junio 2002. <http://res.uniandes.edu.co/indexar.php?c=Revista+No+12>. Consultado en junio 23 de 2012.

<sup>49</sup> Calvo Stevenson, Haroldo, Báez Ramírez, Javier, 1999, “La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago”, en *Colombia Serie De Estudios Sobre La Costa Caribe*, Banco de la República, N°, 5, Cartagena, p.49.

<sup>50</sup> Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y la Cultura UNESCO. [http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/colombia/colombia\\_ley\\_32\\_13\\_11\\_1924\\_spa\\_orof.pdf](http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/colombia/colombia_ley_32_13_11_1924_spa_orof.pdf) Consultado el 7 de enero de 2013.

<sup>51</sup> (AHC), “Ecos de la Montaña”, N° 97, Carmen de Bolívar, mayo 26 de 1918.

sido consumido por las llamas a principio de 1930<sup>52</sup> dándole paso a las nuevas instalaciones ubicadas en su punto actual en la isla de Manga permitiendo la llegada de embarcaciones de mayor calado y de pasajeros.<sup>53</sup>

Además, se ha presentado de manera general como han sido algunas de las políticas con las que la ciudad de Cartagena entra en el siglo XX –digo general porque existen varios elementos que se retomará en retrospectiva en el siguiente aparte–. Tenemos en un principio la inversión que se hizo en la heroica bajo una óptica netamente comercial en una ciudad que solo tiene vista al mar y que respondió a un mercado interno tras el auge del café. Por otro lado, como el contexto mundial –canal de Panamá y apertura comercial en el Pacífico– permea la actividad económica de la ciudad y le brinda en el turismo una nueva alternativa que cambia la forma de pensar hacia sus baluartes, fuertes y otros atractivos que se intentaron demoler y que ahora son parte de ese andamiaje que dicha actividad ha envuelto a la ciudad de Heredia.<sup>54</sup> Ahora veremos cómo la ciudad creció y como continuaron en la segunda mitad del siglo XX esas políticas de desarrollo con unas nuevas metas fijadas en el turismo.

#### ***1.4 Turismo en Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: consolidación de una industria sin chimeneas.***

En los inicios de la segunda mitad del siglo XX tenemos a una Cartagena que crece en función de su puerto y su industria en pleno desarrollo en la zona de Mamonal. Si bien el turismo mostró su potencial en la primera mitad de siglo, los gobiernos de turno no veían en esta

---

<sup>52</sup> C. Vidal, “Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950”, p. 55.

<sup>53</sup> C. Vidal, “Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950”, p.56.

<sup>54</sup> C. Vidal, “Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950”, p.65.

actividad la fuente de sustento para los más de 50.000 habitantes con los que se contaba en aquel momento.<sup>55</sup>

Es meritorio ver como el desarrollo del puerto dejó a la ciudad muy bien ubicada gracias a sus mejoras en infraestructura en canales –no hay que olvidar que la bahía de Cartagena es una de las más seguras del continente–, carreteras, crecimiento, diversificación del comercio exterior y su industria como lo mencioné previamente; en contraste con puertos que competían con ella como lo es el caso de Barranquilla, que tenía problemas de sedimentación y Buenaventura con la crisis del café.<sup>56</sup>

No obstante, la ciudad se siguió preparando de manera lenta para recibir la llegada de sus visitantes. Para el año de 1946 se inauguró el Hotel Caribe que sería el primer hotel diseñado y hecho para el turista en el “corralito de piedra” –de hecho este hotel reunía las condiciones de resort las cuales debe tener al estar fuera de la ciudad– curiosamente de este hotel ya teníamos un referente con las mismas características en la ciudad que había sido su competencia desde el inicio de la república: El Hotel del Prado de Barranquilla, el cual sería a su vez el primer hotel turístico de Colombia –y Latinoamérica–<sup>57</sup>

Volviendo a Cartagena, este emprendimiento hotelero en la ciudad, tendría una gran competencia con las casas familiares que ofrecían sus habitaciones extras a los turistas que visitaban, fenómeno conocido como “Para-hotelería” que, por cierto, aún perdura en la ciudad al ofrecer bajos costos en comparación a los hoteles del momento.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> Calvo Stevenson, Haroldo, Báez Ramírez, Javier, 1999, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, en Colombia Serie De Estudios Sobre La Costa Caribe, Banco de la República, N° 5, Cartagena, p.12.

<sup>56</sup> Calvo Stevenson, Haroldo, Báez Ramírez, Javier, 1999, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, p.20.

<sup>57</sup> El Tiempo. “Histórico Hotel del Prado cumple 80 años” <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3814796#> Consultado 16 agosto 2014.

<sup>58</sup> Calvo Stevenson, Haroldo. Báez Ramírez, Javier, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, p. 24.

A pesar de estos casos, en Cartagena se incentivó el turismo de tal manera que la ocupación hotelera aumentó 5 veces entre 1967 y 1981. Esto significó que de tener una capacidad de 500 habitaciones para la década de los 60's se logró una capacidad de 2500 para el inicio de los 80's dando un equivalente del 7.6% en comparación con el 6.6% a nivel nacional. Esto se vio reflejado en el flujo de pasajeros que utilizaban el aeropuerto de Crespo –hoy Rafael Núñez– inaugurado en 1946.<sup>59</sup>

Ahora bien, las ventajas que tenía la ciudad sobre otras era su condición de atractivo. Esto le facilitó recibir el título de primer centro turístico del país, que le otorgó una representación de aproximadamente el 1.8% del producto interno bruto anual dándole al turismo un lugar privilegiado junto a la industria y a la actividad portuaria.<sup>60</sup> Posteriormente, para 1957 surge la Empresa Nacional de Turismo, cuya agenda primordial era el desarrollo del turismo a nivel nacional y en especial de sus centros turísticos principales donde Cartagena estaba a la cabeza. Este sería un intento del gobierno estatal de captar divisas que el país estaba perdiendo con el desplome de los precios internacionales del café. De todas maneras, y a pesar del surgimiento de la ya mencionada empresa, en la ciudad no todo estaba hecho, por el contrario, faltaba mucho por realizarse. Si bien se había trabajado en aumentar la capacidad hotelera –esto gracias a las políticas de créditos de vivienda que fueron activas sólo hasta 1973 y más conocidas como UPAC que incentivó la construcción a nivel nacional–<sup>61</sup>, eso no significaba que estuviera a la altura de los estándares internacionales lo que le costó depender de solo un turismo doméstico que no exigía de la misma manera en asuntos de infraestructura. Además, las políticas deficientes o mal enfocadas de difusión y publicidad afectaron el flujo de visitantes en este periodo.

---

<sup>59</sup> Calvo Stevenson, Haroldo, Báez Ramírez, Javier, 1999, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, p.29 – 30.

<sup>60</sup> Calvo Stevenson, Haroldo, Báez Ramírez, Javier, 1999, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, p.23. Los autores resaltan que este crecimiento fue mayor que el promedio de la economía nacional.

<sup>61</sup> Calvo Stevenson, Haroldo, Báez Ramírez, Javier, 1999, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, p.16.

Para los años 60's, década en la que ingresó la aviación a propulsión a chorro a nuestro país –acortando los tiempos de viaje en menos de la mitad–, se inició el programa de Parques nacionales con el que se incentivó el turismo a zonas remotas y a nivel latinoamericano la revolución cubana en sus inicios que conllevó al bloqueo económico impuesto por los Estados Unidos sobre la isla, dejando el mercado turístico norteamericano a disposición del mejor postor,<sup>62</sup> se realizó otro estudio en la ciudad para explotar de una manera más adecuada el turismo en Cartagena. Para eso se llamó a la firma Stanton Robbins, la cual desarrolló estudios en el año de 1956 que revelaron las condiciones precarias en las que se encontraba dicha actividad en la ciudad, esto producto de la falta de continuidad de los gobiernos de turno en los planes de mejoramiento y de ordenamiento territorial –los cuales han sido más del orden coyuntural que planeado–. Por otro lado, la falta de integración de la comunidad local ha sido de acuerdo al estudio factor importante para entender el atraso en el que se encuentra Cartagena en la materia –lo cual se puede inferir a partir de la exclusión ejercida desde un principio con los planes de mejoramiento de 1914 y 1948, donde los barrios populares no formaron parte de estos. Por el contrario, fueron objeto de erradicación– y esto produce a su vez el desmembramiento sociocultural que muestra los antecedentes de la patrimonialización de una ciudad de piedra, una ciudad sin gente<sup>63</sup>

Finalmente, el estudio evidenció en su informe la falta de compromiso del gobierno nacional en incentivar el desarrollo de la infraestructura turística, esto generó un retraso a Cartagena con relación a los estándares internacionales que le impide competir con otros destinos del Caribe, que por su cercanía con los potenciales mercados (Estados Unidos y Canadá) tenían las ventajas geográficas frente a Colombia –de todos los casos que hubo en la cuenca del Caribe uno que vale la pena resaltar es el nacimiento de Cancún - México– Dicha pasividad gubernamental –y con esto no quiero decir que no hubo nada de inversión turística en la ciudad de parte del gobierno nacional– se explica a partir de las políticas macroeconómicas que tenían en un 70% de las exportaciones concentradas al comercio del café –a pesar de la

---

<sup>62</sup> Tirado Mejía, Álvaro, “Los Años 60: Una Revolución en la Cultura”, Debate, Bogotá, 2014, p. 21-26.

<sup>63</sup> Carrillo, Harold, “Ocultar la pobreza para inventar el paraíso: la construcción histórica de la imagen turística de Cartagena 1943 – 1978”, Tesis de grado para optar al título de historiador de la Universidad de Cartagena. Programa de Historia, Cartagena, 2011, p.49.



crisis– como factor principal a la no inversión en materia turística sobre sus recursos y atractivos que para este caso recaían en Cartagena.<sup>64</sup>

Mientras en Colombia se estudiaba la manera de cómo desarrollar el turismo y la vocación turística de Cartagena, en el Caribe solo por mencionar un ejemplo de los tantos surge la ciudad de Cancún. Esta nueva urbe prendió las alarmas dentro de los competidores turísticos más fuertes del Caribe donde Cartagena quería formar parte. La razón principal es que hablamos de una ciudad pensada y diseñada para la actividad turística –con todos los impactos socioeconómicos que esto implica– que surgió para principios de los años 70 como un plan gubernamental y del Banco de México para captar divisas luego de la caída económica en el sector primario –donde el chicle, la madera y el henequén fueron los principales productos del estado de Quintana Roo– a un 3% anual entre 1955 a 1970. Esta crisis a su vez mantenía un alto índice de desempleo que para 1971 en solo la ciudad de México la cifra alcanzó los 3 millones de personas en edad productiva sin ocupación.<sup>65</sup>

En asuntos de infraestructura, su desarrollo fue más rápido que el de Cartagena, ya que no fue necesario emprender políticas de saneamiento y tampoco encontró resistencia de ningún tipo de población. Por el contrario, el nacimiento de esta ciudad fue el foco de inmigración más grande que ha tenido el país desde entonces hasta el presente, donde las cifras alcanzan las 3000 personas semanales.<sup>66</sup> Por otro lado, para 1973, fue inaugurado el aeropuerto internacional, el cual tan solo unos años después se consideró el segundo en importancia en el país en movimiento de pasajeros. Entonces Cancún en menos de una década se convirtió en receptor de divisas por excelencia –y en ese aspecto fue todo un éxito–, generador de empleo y

---

<sup>64</sup> Carrillo, Harold, “Ocultar la pobreza para inventar el paraíso: la construcción histórica de la imagen turística de Cartagena 1943 – 1978”, p. 51.

<sup>65</sup> Espinosa-Coria, Horacio, “El origen del proyecto turístico Cancún, México, Una valoración de sus objetivos iniciales a 42 años de su nacimiento, *Liminar. Estudios Sociales y Humanísticos en línea* 2013, XI (Enero-Junio), p. 1-5 Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74527869010>> ISSN 1665-8027 Fecha de consulta: 4 de agosto de 2014

<sup>66</sup> Oehmichen, Cristina. Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort, *Alteridades en línea* 2010, 20 (Julio-Diciembre), p. 27. Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74720839003>> ISSN 0188-7017, Fecha de consulta: 4 de agosto de 2014]

motor de la economía del estado de Quintana Roo, cuyo PIB creció el triple hasta 1985, manejando el 87.9% de la economía del sector terciario del mismo.<sup>67</sup>

Nuevamente en Cartagena, para afrontar esta situación de competidores en el Caribe se inició en la ciudad una política enmarcada en el embellecimiento de sus elementos patrimoniales para hacerlos más explotables en esta naciente industria. Solo que existía un factor que actuaba en detrimento de este fin: los barrios populares. La razón por la cual estos barrios impedían el curso normal de embellecimiento de la urbe es porque estos no daban el aspecto paradisiaco que debe mostrar una ciudad digna de visitar, luego en vez de trabajar en inversión social y mejorar las condiciones de vida de estos sectores lo que se hizo fue desplazarlos e invisibilizarlos hasta tener una ciudad con altos niveles de contraste social, urbano y cultural. Por tal motivo, barrios como Chambacú, el mercado público de Getsemaní y otros sectores estuvieron en la mira de las autoridades desde los años 70 hasta su total reubicación, así como sucedió con los barrios Pekín, Pueblo Nuevo y Boquetillo para la construcción de la avenida Santander; ya que la única forma en que se conectaba el aeropuerto de Crespo era a través del Paseo de Bolívar dejando a la vista de los visitantes una realidad social de pobreza e inmundicia que le daba la bienvenida y despedía a los visitantes de la ciudad que sería posteriormente declarada patrimonio de la humanidad por la UNESCO.<sup>68</sup>

Finalmente, desde 1972 hasta 1990 Cartagena se vería enmarcada en una política de mejoramiento enfocado al turismo conocida como Plan de Acción, cuyo objetivo primordial era el de renovar y generar en Cartagena toda la competitividad urbana con el fin de aumentar su volumen turístico gracias a su nuevo estatus patrimonial en varios segmentos, el primero desde 1972 hasta 1977 estaría a cargo de preparar la infraestructura al turismo en los puntos prioritarios. El segundo desde 1978 a 1982 atendería zonas externas pero relacionadas al turismo, dejando aparte las zonas populares. Finalmente, de 1983 a 1990 se encargaría

---

<sup>67</sup> H. Espinosa, "El origen del proyecto turístico Cancún, México, Una valoración de sus objetivos iniciales a 42 años de su nacimiento", p. 7.

<sup>68</sup> *Ibíd.* Pág.73. para el caso de Chambacú véase: De Ávila, Orlando. Políticas Urbanas, Pobreza y Exclusión Social en Cartagena: El Caso de Chambacú 1956 – 1971, Tesis de Grado para optar a título de Historiador, Cartagena, Universidad de Cartagena, Mayo de 2008, pp. 150.

nuevamente de la zonas turísticas prioritarias, en una secuencia que Harold carrillo llamó infraestructura interna, infraestructura externa y superestructura.<sup>69</sup>

No obstante, continuaron la falta de recursos y de continuidad en las obras de las cuales se alcanza a destacar la puesta en funcionamiento de la avenida Santander y el mejoramiento de las instalaciones del aeropuerto de Crespo –esto como premio de consolación ya que el objetivo era construir uno nuevo tipo internacional– el cual comenzó a recibir vuelos chárter procedentes de Canadá. En contraste, los problemas de orden público producto de la guerra entre carteles que repercute incluso en la ciudad con los atentados en especial al Hotel Hilton en 1989 y que se presentaron de forma aislada en la década de los 90 afectó notoriamente el desarrollo turístico a puertas del siglo XXI.<sup>70</sup> Bajo este contexto hablaremos de los inicios de la guianza turística en la ciudad de Cartagena a través de los ojos de los actores en el siguiente capítulo.

---

<sup>69</sup> H. Carrillo, *Ocultar la pobreza para inventar el paraíso: la construcción histórica de la imagen turística de Cartagena 1943 – 1978*, p.86.

<sup>70</sup> Calvo Stevenson, Haroldo. Báez Ramírez, Javier, *Cartagena de Indias en el siglo XX*, Banco de la República, Cartagena, p.49

## 2. *“This way please...” Los inicios de la guianza turística en Cartagena de Indias.*

Para el 14 de abril de 2011 la prensa local reportó el caso de guías de turismo encadenados a la entrada de la Sociedad Portuaria de Cartagena reclamando su derecho al trabajo, acción que fue apoyada por algunos de sus colegas quienes reclamaron de igual manera por las malas condiciones de trabajo a las que se enfrentan cada vez que llega un crucero a la ciudad al no tener posibilidad de entrar en contacto con los turistas para ofrecer sus servicios. En el mismo informe del periódico El Universal, se reportó normalidad de las operaciones concernientes al crucero que visitó la ciudad y recalcó que lo sucedido está ligado al comportamiento individual y no de los más de 200 guías que hay inscritos (2011) para ejercer su profesión dentro del puerto ya mencionado. El informe finaliza diciendo que es deber de todas las entidades privadas y gubernamentales el velar que todos los actores que entran en la actividad turística de la ciudad son los que mejoran o no la reputación de la misma, y que de una u otra manera hay que ejercer control para evitar situaciones que lamentar a futuro, que afecten el crecimiento en la llegada de visitantes que para ese año según el informe en 205 recaladas de cruceros hubo 350.000 visitantes, dejando la suma de \$45.000.000 USD.<sup>71</sup>

Otro hecho similar se presentó el 7 de enero de 2012 cuando entró en funcionamiento un nuevo sistema de transporte acuático operado directamente por la Sociedad Portuaria de Cartagena. Este consiste en trasladar a los turistas en embarcaciones tipo catamarán desde el puerto hasta el muelle de la bodeguita sin la necesidad de contratar servicios de guía y/o transporte. El representante del Sindicato Único de Guías de Cartagena para el año 2012 Víctor Méndez Navarro, argumentó que esta es otra manera de excluir a los guías de turismo de la ciudad dentro de las instalaciones del puerto, ya que así como en el caso anterior, los guías no pudieron entrar en contacto con los turistas.

---

<sup>71</sup> Gómez Polo, Germán, *“Quieren sacarnos del muelle”*, El Universal, 15 abril de 2011. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/quieren-sacarnos-del-muelle-guias-turisticos-100578>, Consultado 16 agosto 2014.

Tratando de encontrar una solución al problema, el entonces alcalde de la ciudad Campo Elías Teherán realizó un ejercicio que consistió en ubicar 5 guías en el muelle de la bodeguita para ofrecer sus servicios a los turistas que llegaban en las ya mencionadas embarcaciones. Ninguno de ellos fue contratado.<sup>72</sup>

Por otro lado, entre el 28 y el 30 de marzo de 2014, cinco expertos del Instituto de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC) realizaron una auditoría que determinó la certificación de Cartagena para el mes de agosto del año 2015 como destino turístico sostenible. A propósito de este proceso, el cual fue liderado por la Corporación Turismo Cartagena de Indias en unión estratégica con la Alcaldía, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y Proexport en representación del gobierno nacional, fueron convocados 130 guías turísticos con el fin de capacitarlos dentro de estándares internacionales a través de la operadora Aquila Tours, empresa con más de 25 años de experiencia en el tema. Acerca de esta inclusión de los guías en los procesos de desarrollo de la actividad turística en la ciudad, la directora para el año 2014 Zully Salazar mencionó en el periódico El Universal lo siguiente: “Para lograr que un turista llegue y escoja a Cartagena hay un trabajo detrás de muchos años (...) Todo ese esfuerzo queda muchas veces en manos de los guías de turismo, que son nuestros anfitriones, los que van a contar por qué fue mejor la escogencia de Cartagena, su historia. Ese es un trabajo maravilloso, que nosotros debemos salvaguardar”.<sup>73</sup>

De acuerdo a los casos ya descritos, notamos que la guianza turística para la ciudad es una actividad muy importante al jugar un papel de “anfitriones” de la misma. No obstante, vemos también que estos anfitriones no tienen tal categoría que podrían merecer al ser excluidos de uno de sus campos de acción por una de las instituciones que contradictoriamente facilitó la formación de ellos en estándares internacionales como es el caso de la Sociedad Portuaria.

---

<sup>72</sup> Álvarez, Rubén Darío, “Guías de turismo indignados”, El Universal, 8 de enero de 2012. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/guias-de-turismo-indignados-59948> Consultado el 16 de agosto de 2014

<sup>73</sup> Altamar, Mónica Meza, “Guías de crucero con certificación internacional”, El Universal, 22 de agosto de 2014. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/guias-de-crucero-con-certificacion-internacional-168452> Consultado el día 30 de septiembre de 2014

Razón por la cual se puede asumir que los guías de turismo de Cartagena fueron tomados en cuenta solo para cumplir con los requisitos de la certificación que daría como resultado a una ciudad recomendable internacionalmente para ser visitada con lo que todos los actores involucrados –incluyendo guías colateralmente– en esta actividad saldrían ganando, pero en proporciones muy diferentes entre ellos y las empresas.

En el mismo informe del Universal, el alcalde de Cartagena para el año 2014 Dionisio Vélez Trujillo agregó lo siguiente en relación a los guías: “hoy podemos decir que nuestros guías cartageneros están capacitados al mejor nivel (...) Estas son las transformaciones que nosotros necesitamos hacer para que estas personas que durante mucho tiempo, empíricamente, han estado trabando (trabajando) en esta labor, hoy lo hagan de una manera mucho más profesional y dedicada”.<sup>74</sup>

De acuerdo con lo anterior, resulta interesante notar que para el año 2015 y solo para ese momento, los guías turísticos de la Ciudad de Cartagena de manera oficial fueron considerados “capacitados al mejor nivel” o al menos 130 de ellos. Ahora bien, sabemos que la actividad turística de la ciudad no se inició de la noche a la mañana, luego sería pertinente saber ¿cuál fue el origen de los guías turísticos de Cartagena de Indias? La pregunta surge en relación a la expresión del alcalde en referencia a los guías de turismo que han realizado su actividad dentro de lo empírico, es decir, dentro de lo informal, luego no formaron parte de los planes gubernamentales para el desarrollo del turismo.

En el capítulo anterior, nos dimos cuenta del avance de las investigaciones con relación a la actividad turística de Cartagena y los impactos sociales que esta le ha traído a la población como una actividad excluyente. Un acercamiento al tema de los guías de Cartagena lo hace Elizabeth Cunin a través de una etnografía que sin lugar a dudas es una radiografía del trabajo del guía de turismo. Sin embargo, este lo realizó desde el punto de vista antropológico, con el objetivo de ver como se representa la ciudad a través de una visita de unas pocas horas y lo

---

<sup>74</sup> M. Altamar, “Guías de crucero con certificación internacional”, El Universal, 22 de agosto de 2014.

que realmente el visitante conoce de Cartagena y de Colombia.<sup>75</sup> No obstante, la voz de los actores que han estado presentes a pesar de la exclusión y de la falta de planeación gubernamental en la historiografía local aún está ausente.

El siguiente es un intento de construir la memoria histórica de los anfitriones –retomando las palabras de la directora de la Corporación Turismo Cartagena de Indias– de la ciudad pionera de la industria sin chimeneas en Colombia. A través de conversaciones con algunos de los protagonistas, analizaremos los mecanismos que utilizaron para formar parte de esta actividad y, de igual manera, veremos cómo la prensa reflejaba la presencia de los guías dentro de sus publicaciones. El proceso de análisis de las evidencias recogidas en las entrevistas y artículos de prensa fue de manera histórico - interpretativa e igualmente, los testimonios orales recogidos a través de entrevistas serán de suma importancia para esta investigación.

### ***2.1. De nadar por monedas a guía: inicios de un “anfitrión”.***

Es muy difícil determinar los inicios de la guianza turística de la ciudad ya que esta es inherente a la actividad turística como tal. Lamentablemente, no reposan registros escritos de las personas que se dedicaban a esto como modo de vida, sea de manera permanente o temporal, debido a que no era una carrera profesional de formación académica como lo es ahora, o al menos en algunas partes del mundo. Las fuentes orales, las fotografías recolectadas más los artículos de prensa, son nuestro único referente que soportan esta investigación.

Una manera de entender la necesidad en la ciudad de guías de turismo está reflejada en la prensa del año de 1912, momento donde la ciudad comenzó a preocuparse por mejorar sus condiciones de salubridad y embellecer su entorno en función de recibir al visitante y de

---

<sup>75</sup> Cunin, Elizabeth “Escápate a un mundo... fuera de este mundo”: Turismo, globalización y alteridad. Los cruceros por el Caribe en Cartagena de indias (Colombia)” en Boletín de antropología, año/vol., 20. N°. 037, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia,2006, pp. 131 – 151.

abrirse como puerto nuevamente hacia el Caribe. Ahora bien, estas llegadas de turistas eran en embarcaciones a vapor, ya que estos eran la única conexión de la ciudad con el exterior. Claudia Vidal en un artículo del diario El Porvenir lo reflejó de la siguiente manera: “A principios del año 1912 la prensa ya había anunciado “la visita de un gran vapor a nuestro puerto” y animaba a sus pobladores... “que se preparen los cocheros, los vendedores de curiosidades, de tarjetas postales y que la sanidad haga lo menos desagradable posible el estado de las calles””<sup>76</sup>

En este artículo tenemos a la prensa haciendo referencia a los cocheros y vendedores de curiosidades como parte de la actividad turística. Pero más importante es ver como los cocheros, que eran los que transportaban a los turistas por la ciudad quedaban de manera implícita involucrados en la labor de informar y orientar al visitante debido a la naturaleza de su labor en permanente contacto con ellos, al principio –y de manera evolutiva– al responder las preguntas de los turistas o simplemente señalando lugares mientras los nombraba en español –así el visitante no entendiera nada– y con el tiempo la experiencia haría posible la aparición de guiones basados en preguntas más frecuentes. Ahora bien, sin ánimo de desconocer otras posibilidades y para no cometer el grave error de las generalizaciones ¿Si para 1912 la figura del guía como tal ya existiera, no lo hubiera mencionado también junto a los vendedores y cocheros la prensa local?

Esta interpretación de las fuentes es posible si tenemos en cuenta el concepto que tenemos en el día de hoy de guía de turismo –esto en función de entender la evolución de la actividad y sin riesgo de caer en anacronismos– en este caso, nuestro único referente es el emitido por la ley colombiana como el Decreto 410 de 1979, modificado por la ley 300 de 1996 y, por último, reformado en la Ley 1558 del 10 de julio de 2012. Entonces, según la ley colombiana, para el año 1979: “Se considera guía de turismo a la persona natural que presta servicios profesionales en el área de guionaje o guianza turística, cuyas funciones hacia el turista, viajero o pasajero son las de orientar, conducirlo, instruirlo y asistirlo durante la ejecución del servicio

---

<sup>76</sup>Citado por C. Vidal, *Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950*, pp.29.



contratado”.<sup>77</sup> Es decir, funciones ejercidas por los cocheros desde lo elemental del concepto (orientar, conducir, instruir y asistir), aun sin ser profesionales de la guianza.

Ahora bien, a lo largo de esta investigación fue interesante ver como el concepto de guía para nuestros entrevistados giraba en torno a otras particularidades adicionales a las ya descritas por la ley colombiana. Una de ellas se podrá ver en este aparte donde el ser guía de turismo se determinaba desde el conocimiento del idioma inglés, factor que facilitaba el acceso a ciertos espacios que estaban reservados solamente para aquellos quienes lo dominaban en cualquier nivel. Razón por la cual, muchos de nuestros anfitriones, si bien tenían o no otras actividades laborales, terminaron dedicándose a la guianza solo por el conocimiento del idioma, generando espacios de privilegio donde los que no hablaban inglés no podían acceder. Esto se evidencia en los intercambios culturales donde las diferencias eran marcadas y el guía podía sacar provecho de ella con el fin de obtener un beneficio económico. El uso de la historia local como una herramienta de trabajo hasta el punto de autorreconocerse como “historiadores”<sup>78</sup> que en cierto modo le dieron a los cicerones una posición en la sociedad.

Para el año de 1943 llega a la ciudad de Cartagena Rafael Sarmiento, oriundo de Barranquilla y quien para la fecha de esta entrevista (28 de julio de 2015) a sus 84 años es un guía activo en la misma ciudad. Me recibió en su casa ubicada en el Barrio Olaya Herrera, en un sector donde lo moderno de las super tiendas a pocas cuadras y estación de policía, se contrasta con lo básico de un caño de aguas residuales y calles sin pavimentar. Lo acompaña a unos cuantos metros su esposa –con quien ha compartido más de 54 años de su vida– que se pasea entre la cocina y su alcoba con la más mínima intención de interrumpir pero sonreía cada vez que su esposo decía algo gracioso, y uno de sus hijos que por casualidad se encontraba en el lugar. En su casa se percibe el paso de tres generaciones y la calidez de una familia que ha vivido toda

---

<sup>77</sup> Ley 1558 del 10 de julio de 2012. Presidencia de la República. <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley155810072012.pdf> Consultado el 30 de noviembre de 2015.

<sup>78</sup> Una vez terminada la entrevista central de este trabajo, la esposa de Rafael Sarmiento mas allá de decir que el era guía de turismo, dijo que el era historiador.

su vida allí, lo cual es comprensible por el muy amable y apacible entorno del barrio dentro de su cotidianidad. Desde su casa, Sarmiento compartió lo siguiente:

Yo tengo 84 años, nací en Barranquilla – Colombia, mi padre era albañil y mi madre era ama de casa, me vine a vivir a Cartagena en el año de 1943 a mis 12 años luego de la muerte de mi madre. Para esa época ya hablaba... algo de inglés, gracias a que lo practicaba con los gringos que paraban en el Puente Román a tirar monedas que se sacaban del fondo (yo era uno de ellos). Luego, pude mejorar en el inglés, ya que estuve trabajando cuando tenía 20 años en la draga Standard Dredge que canalizó el Canal del Dique por 10 meses, ahí fue donde más aprendí porque todos eran americanos. Yo trabajaba en la casa flotante donde se hospedaban los ingenieros de la draga, ellos me enseñaban inglés y yo les enseñaba el español, cuando ellos se fueron que ya la draga terminó la canalización en el gobierno de Laureano Gómez (1950 - 1951) ellos se fueron pa' Estados Unidos, algunos se fueron hablando algo de español y ellos me dejaron a mi un poquito de inglés; entonces yo seguí... seguí... seguí practicando hasta que aprendí todo lo que se hoy (...)<sup>79</sup>

Uno de los problemas locales y a nivel nacional para el primer lustro de la década de los 50 era la educación, en especial la de carácter técnico y profesional debido a un contexto donde la población rural era aún mayor que la urbana, además Cartagena apenas iniciaba su era industrial con el surgimiento de Intercol para 1957 –cuyos trabajos de infraestructura se complementaban con los de la draga para conectarse con Barrancabermeja– y posteriormente su industria petroquímica que es la que comienza a generar demanda educativa en relación al nivel terciario que aún no se encontraba desarrollado, luego las expectativas en la mayoría de la población del momento era ser bachiller.<sup>80</sup> Esto para el caso de Cartagena en el año 2012, nos muestra que las generaciones a partir de los 50 años presentaban bajos niveles de

---

<sup>79</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

<sup>80</sup> El surgimiento de otras empresas fue para la década siguiente:

- Amocar (1960)
- Abocol (1963)
- Dow Química (1965)
- Cyanamid (1965)
- Cabot Colombiana (1965)
- Petroquímica (1965)

Meisel Roca, Adolfo, y Aguilera, María Modesta, “¿la isla que se repite? Cartagena en el censo de población de 2005” en *Documentos de trabajos sobre economía regional*, N° 109, Cartagena, Banco de la República, 2009, pp.9. También véase: Báez Ramírez, Javier Eduardo y Haroldo Calvo Stevenson, *La economía de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX*, pp.33.

educación.<sup>81</sup> En el caso de Rafael, su aprendizaje del idioma inglés surgió a través del proceso empírico, gracias al contacto con personas que hablaban el idioma, ya que era imposible para el cartagenero de a pie acceder a este tipo de educación con tintes exóticos para su momento, mucho más para alguien que alcanzó solo a estudiar hasta el cuarto de bachillerato. De su ventaja con el idioma inglés, Rafael Sarmiento dice lo siguiente:

Viví entonces con una tía en el barrio de Manga por Campoalegre hasta el 60, por eso es que mi inicio de informador turístico del muelle fue fácil, por mi cercanía al mismo. Recuerdo cuando estudiaba la primaria que en ocasiones llegaban los barcos y yo iba al muelle a ver si me ganaba algo, incluso cuando había un grupo de turistas los taxistas buscaban a alguien para poderse comunicar porque ellos no hablaban inglés<sup>82</sup>

La barrera idiomática era sin duda el factor que podría ser muy bien aprovechado por aquellos que por razones culturales, académicas o sencillamente empíricas tenían para recibir y atender a turistas que no hablaban español. Me detengo en este aspecto ya que de acuerdo al inicio de la guianza turística, en este caso por parte de cocheros que con el tiempo serían taxistas, es de entender que el uso de intérpretes fue una forma de entrenamiento a estos en la labor que ellos realizaban –en este caso Rafael Sarmiento, a sus 18 años posiblemente aprendió algo de ellos y su cercanía al muelle facilitó su proceso–. Ahora bien, esta formación basada en la observación no determina que fue la única, ya que las dinámicas de la guianza y las fuentes de información para autoformarse como guía no se circunscribían exclusivamente al terminal marítimo en ese entonces. De su formación, Sarmiento nos compartió lo siguiente:

yo llegué y cogía libros y me comenzaba a machetiá’, luego me iba a los monumentos y aprendía sobre la arquitectura, el estilo barroco, el estilo colonial las calles (...) y todo lo iba escribiendo. Yo tenía un amigo que me ayudó a prepararme, se llamó Claudio Flórez y otro que también se murió se llamó Ignacio Garibaldi. Ellos me dieron muchas clases de la ciudad, de San Pedro Claver (...) todo eso lo tengo apuntado y memorizado. Ellos eran guías del año 50 pero solo en los monumentos, no venían casi al muelle. Yo iba a San Pedro a trabajar, hacia mis turnos y practicaba con ellos<sup>83</sup>

---

<sup>81</sup> Observatorio del mercado laboral. Diagnóstico socioeconómico y del mercado de trabajo y calidad del empleo Cartagena de Indias. 2012. Pág. 13. [http://www.mintrabajo.gov.co/component/docman/doc\\_download/1449-diagnostico-socioeconomico-y-del-mercado-de-trabajo.html](http://www.mintrabajo.gov.co/component/docman/doc_download/1449-diagnostico-socioeconomico-y-del-mercado-de-trabajo.html)

<sup>82</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

<sup>83</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

De acuerdo con lo anterior, las fuentes de información eran muy limitadas. Una buena ayuda fue la poca bibliografía disponible que existía, el apoyo de otros guías que no tenían campo de acción en el puerto de Cartagena y la práctica itinerante posibilitaron adquirir destrezas y bagaje en relación al inventario que en un futuro el guía profesional debía tener presente.

Ahora bien, para 1957 surge la Empresa Colombiana De Turismo que a nivel local se reflejó en la ciudad como la Promotora de Turismo de Cartagena de Indias para el año siguiente. Esta es la que se comienza a preocupar por la calidad de los servicios de guianza que se prestaban dentro de un marco global de aumento de los visitantes para la época, la vocación turística de la misma y su proyección internacional.

Una de las preocupaciones que justifican este proyecto institucional a nivel local y nacional con relación a los guías de turismo es el informe de la Stanton Robbins, en el cual quedaron en evidencia las falencias de la ciudad entre su infraestructura y sanidad, resaltó la falta de políticas de fomento y de mano de obra calificada.<sup>84</sup> De acuerdo con la última, el guía de turismo comenzó a ser visto de una manera diferente a un ente informal de la actividad, así que uno de sus objetivos fue formalizarlos en un proceso que iniciaron a partir de 1959 en convenio con la Academia de Historia de Cartagena, quienes eran los únicos reconocidos y capacitados para enseñar historia a los guías locales, entonces el inicio de la educación formal del guía se basó en los conocimientos en historia y en el idioma inglés, cuya formación y certificación estaba bajo la responsabilidad del Centro Colombo Americano.<sup>85</sup> A continuación, Rafael Sarmiento nos hablará de su primera evaluación como guía:

En el año de 1965 sólo había diez guías que estaban carnetizados por la Promotora de Turismo, el gerente era Cicerón Granger y las oficinas estaban en la Inquisición... uno llegaba a la oficina y él preguntaba:

Granger: ¿Tú que buscas?

Rafael: Vengo a ver si consigo mi carnet como guía de turismo.

---

<sup>84</sup> De Ávila Pertuz, Orlando, Los desterrados del paraíso: Turismo, desarrollo y patrimonialización, en Abello Vives, Alberto y Flórez Bolívar, Francisco, *“Los Desterrados Del Paraíso: Raza, Pobreza y Cultura en Cartagena De Indias”*, Cartagena, Maremagnum, 2015, pp.128.

<sup>85</sup> Entrevista Realizado por: Luis Fernando Rivera a Dagoberto Vargas, guía de turismo, Cartagena de Indias, 14 de febrero de 2016.

Granger: ¿Sabes lo que es un guía?

Rafael: si.

Granger: Bueno... ven acá... te voy a hacer unas preguntas en inglés...

Entonces te hacía las preguntas en inglés, y si las contestabas bien te tenía en cuenta y decía “estas capacitado”, luego te daba tu certificado de la promotora.<sup>86</sup>

Teniendo en cuenta que aún no existía la carrera de guía en los niveles técnico, tecnólogo o profesional, la Promotora de Turismo comenzó a reconocer a aquellos que habían comenzado varias décadas atrás en este oficio como profesionales de la guianza para formalizar su labor en calidad de pioneros. Ahora bien, si no existían escuelas o institutos de educación formal aún para esta labor, se puede comprender que los criterios de selección del director de la Promotora de Turismo de ese entonces fueron netamente cualitativos. Para el caso de la Cartagena de los años 60's, un poco más de una docena eran los que estaban con autorización y certificación basada en sus aptitudes, conocimientos y experiencia para desempeñar el guionaje, entre los que se destacaban sanandresanos, jamaquinos, cartageneros, un barranquillero (Rafael) y un chino. La siguiente imagen fue el primer carnet que ratificó a Rafael Sarmiento como guía de turismo cartagenero:



**Imagen 1.** Certificado que lo asigna para entrar al Terminal Marítimo. Septiembre de 1976. Archivo personal de Rafael Sarmiento.

---

<sup>86</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

Para el año de 1975 el Servicio Nacional de Aprendizaje S.E.N.A comienza a formar parte de la educación de los cicerones de Cartagena. Su primera promoción estuvo lista en ese mismo año, ya que se trataba de un curso de 120 horas donde se manejaron diferentes aspectos de las funciones del guía: historia, comunicación (oratoria) y manejo de grupos.

Todo esto surgió tras la liquidación de la Empresa Colombiana de Turismo para 1968, la cual fue reemplazada por la Corporación Nacional de Turismo (CNT o Corpoturismo) en el mismo año. Los objetivos de esta última con relación a la primera no fueron muy diferentes, salvo por entablar políticas de desarrollo turístico a nivel regional, en especial para aquellas zonas del país donde la economía se encontraba rezagada o marginada. Esto a su vez, desarrollaría nuevos frentes de trabajo en el sector de bienes y servicios que para el caso de Cartagena se limitaban al sector industrial y comercial, integrando a la mayor población marginal de la ciudad posible.<sup>87</sup> Ahí es donde el S.E.N.A encajó en este proceso, al ofrecer educación gratuita a los que no podían pagar carreras universitarias relacionadas al turismo. En relación al SENA, Sarmiento nos compartió lo siguiente:

Aquellos que no estaban con carnet, la Corporación los mandó hacer un curso con el profesor Sastoque, un profesor bogotano que dictó un curso de 120 horas (ese lo hice yo) y me dieron mi certificación y desde allí vinieron los primeros carnet oficiales del gobierno, había uno amarillo que decía Carnet profesional (ver imagen 1), otro verde que decía Carnet provisional para ver si podía prestar el servicio o no, otros amarillo que decía carnet de guía profesional en español. Para certificar el inglés, tocaba ir al Colombo Americano y hacer un examen oral para obtener el carnet en inglés.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> O. De Ávila, “Los desterrados del paraíso: Turismo, desarrollo y patrimonialización”, pp. 129.

<sup>88</sup> O. De Ávila, “Los desterrados del paraíso: Turismo, desarrollo y patrimonialización”, pp. 129.



**Imagen 2.** Certificación del SENA, como informador turístico. Cartagena, 1977. Archivo personal de Rafael Sarmiento.

Para el año de 1979, el panorama legislativo para el guía de turismo a nivel nacional cambió con el surgimiento del decreto 410 de 1979 que definió al guía y lo involucró dentro de la actividad turística no solo a nivel local sino nacional. Esto obligó a la Corporación Nacional de Turismo a adoptar nuevas medidas de control y organización de los guías en todo el país, razón por la cual, la Promotora de Turismo perdió la facultad de emitir carnets o identificaciones que acreditaban a los guías ya existentes. No obstante, los que ya estaban certificados bajo estas entidades locales fueron avalados por la CNT. La siguiente imagen, fue el segundo carnet que autorizaba a Rafael Sarmiento para operar como guía de turismo emitido por Corpoturismo:



**Imagen 3.** Carnet de la Corporación Nacional de Turismo que certifica como guía a Rafael Sarmiento. Cartagena mayo de 1993. Archivo personal de Rafael Sarmiento.

Entonces el país intentó reestructurarse en políticas públicas que le facilitaron el desarrollo y fomento del turismo en todas las regiones. Sin embargo, realizó sus primeros intentos de capacitación de manera superficial y coyuntural. El hecho de formar mano de obra calificada es un adelanto, pero lo hizo para el caso de los guías con cursos y no con carreras técnicas, tecnológicas o profesionales. Esto podría responderse a partir de ver que la demanda de guías en la ciudad para los años 70's no justificaba la formación de un programa académico de nivel superior.

Ahora bien, si para el caso de los guías no podíamos ver la inversión en capacitación que la ciudad más turística del país merecía, otras carreras afín de nivel superior también corrieron la misma suerte, tanto así que para el campo de la hotelería y el turismo, las especializaciones solamente se podían hacer en el exterior. Los gremios del turismo a través de la prensa local reflejan esta situación que en la corta duración dejaría a los guías muy mal ubicados o por lo menos a los pioneros.<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> María Victoria Zúñiga, "Capacitación turística" en Archivo Histórico de Cartagena (AHC) *El Universal*, Cartagena 18 de junio de 1983, pp. 11.



Por otro lado, para 1984, con el fin de diversificar el producto turístico de solo sol y playa a cultural, el cual estaría enfocado a personas de mayor nivel educativo y poder adquisitivo,<sup>90</sup> apareció en la oferta formativa del guía del futuro el Colegio Mayor de Bolívar, cuya carrera de Traducción y Turismo le daba herramientas a las alumnas para desempeñarse en los diferentes flancos que el turismo requería en la década de los 80's en la ciudad. Es visible también que esta institución abrió una interesante brecha de género que por su naturaleza de informal aún no se había visto en los guías de turismo como lo es la presencia femenina, la cual al finalizar esta década fue más fuerte. En relación al Colegio Mayor de Bolívar, El Universal nos muestra lo siguiente:

Lograr una buena coordinación y que todo salga ordenadamente y el resultado sea exitoso en una convención, congreso, seminario o simple tour por la ciudad, es obra de un grupo de personas, más o menos numeroso de acuerdo con la importancia del evento. (...)  
Pero a la par de este grupo de personas y sus empleados, trabaja otro grupo de muchachas entrenadas por la Escuela de Traducción y Turismo del Colegio Mayor de Bolívar para servir de traductoras y guías a presidentes, ministros, embajadores y banqueros (banqueros) por los diferentes atractivos históricos y turísticos.<sup>91</sup>

La formación de las futuras tecnólogas en traducción y turismo para el periodo investigado comprendió una línea educativa que continuó lo ya formado en el Liceo Soledad Acosta de Samper, donde la ética, valores y academia eran impartidas conjuntamente en un ambiente solo para mujeres. Todo esto dentro de la influencia religiosa característica de la educación del siglo XX corto colombiano. A partir de 1991, sería permitido el ingreso a hombres a la institución.<sup>92</sup>

Independiente a lo tradicional de este centro educativo y lo que enseñaba, el perfil de esta carrera apuntaba en direcciones paralelas a la guianza, dejando esta actividad como el premio de consolación de las egresadas cuya formación era superior a la de un guía según lo descrito

---

<sup>90</sup> Quintero, Paola, Bernal, Camila, Diversificación y cultura: qué ofrece y cómo se promociona Cartagena de Indias (Colombia) PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural [en línea] 2007, 5 (septiembre) <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88150303>> ISSN 1695-7121. Pág. 4, Fecha de consulta, 16 de febrero de 2014

<sup>91</sup> “Turismo y Traducción: Mujeres que promueven la ciudad” en (AHC) Cartagena, 8 de abril de 1986, pp. 17.

<sup>92</sup> Entrevista por: Luis Fernando Rivera a Ingrid Fortich, guía de turismo de Cartagena de Indias, Cartagena 15 de febrero de 2016. Este colegio (Soledad Acosta de Samper) sería más conocido como “La Femenina”. Se aclara que El Colegio Mayor de Bolívar recibía alumnas de cualquier plantel, no sólo del ya mencionado.

en su programa. En la prensa se ve reflejado así: “(...) resultado sea exitoso en una convención, congreso, seminario o *simple tour* por la ciudad”<sup>93</sup>

De acuerdo con lo anterior, la oferta educativa estuvo dirigida a sectores donde apenas se estaba experimentando –como es el caso del centro de convenciones que llevaba para la fecha (1986) solo 4 años de funcionamiento, pero que representaba mucho dinero invertido por el distrito– en detrimento de otros sectores que llevaban décadas en operación donde la guianza turística estaba involucrada.

A nivel superior, para 1986 en materia turística estaba a cargo de la Universidad Jorge Tadeo Lozano y su facultad de Administración de Empresas turísticas, el programa de Traducción y Turismo del ya mencionado Colegio Mayor de Bolívar y el S.E.N.A, este último dirigido a niveles sociales medio y bajo el cual por la parte del turismo ofreció Información Turística, Atractivo y Facilidades Turísticas, Diseño y Programación de Tours y Organización de Eventos y Convenciones.<sup>94</sup> Estos programas fueron ofrecidos solamente a nivel de cursos que no otorgaban títulos técnicos ni tecnológicos y por supuesto, no tenían en sus programas guianza turística.

Esta falencia relacionada a la formación de los guías de turismo de Cartagena y para la fecha a nivel nacional despertó protestas dentro de la academia. Una forma de verlo es a través de comentarios libres que la prensa local mostró en editoriales, donde las malas experiencias de profesionales de diversas ramas e historiadores –entre otros– que al momento de visitar diferentes sitios a lo largo de la geografía nacional se llevaron de los guías que los atendían. En El Universal, lo podemos ver de la siguiente manera:

La Academia Colombiana de Historia en coordinación con el Instituto de Historia de Colombia, inició recientemente un curso para Guías Turísticos en el cual sus organizadores, Historiadores Colombianos, complementaron magistralmente el

---

<sup>93</sup>María Victoria Zúñiga, “Capacitación turística” en Archivo Histórico de Cartagena (AHC) *El Universal*, Cartagena 18 de junio de 1983, pp. 17 (la cursiva es mía)

<sup>94</sup> Gabriel Arrieta, “En Cartagena ¿Cómo está orientada la enseñanza del turismo?” en (AHC) *El Universal*, Cartagena 30 de abril de 1986, pp. 17.

conocimiento con prácticas desarrolladas a través de viajes explicativos sobre la historia de cada lugar.

Visitantes y científicos europeos buscan hoy, lo único. Lo distinto y lo misterioso, señalando la Colombia selvática e indigenista, como una atracción turística, donde los crepúsculos y las leyendas juegan un papel excepcional. Y porque no podemos seguir escuchando experiencias como las vividas por bogotanos amigos que han tenido que continuar narrando el cuento de las epopeyas independentistas al grupo visitante, por la inexactitud de un Guía mimetizado después por su vergonzante ignorancia, entre los turistas. Esto ha sucedido en Cartagena, Santa Marta, (...) ha sucedido en muchas partes de Colombia Turística, donde el turismo se improvisa.

Cartagena y ciudades como la nuestra, donde el turismo es una fuente de ingresos importantes, necesita de personal especializado y con capacidad para ofrecer información humanística coherente a un turismo culto que además de enrumbarse y recibir sol, brisa y mar viene también a conocer la danza típica, la música autóctona, la obra de sus antepasados y todo aquel documental gráfico que le ha dado vida a los sentimientos populares de muchos siglos.

Por todo eso, el programa que sobre Turismo Histórico se viene adelantando por las entidades mencionadas, ha sido bien recibido por la empresa turística, porque el curso generará más y mejores divulgadores del mensaje cultural que le brindarán al país un grupo de Guías, multiplicadores del Turismo, con estilo y con un nuevo humor que convencen más por lo que dicen.<sup>95</sup>

Para 1986, el desprestigio de los guías de la ciudad y del país según el editorial publicado por El Universal y escrito por Isabel Cristina Castro, radicó en lo superficial de los contenidos transmitidos por los guías, donde los cartageneros son mencionados especialmente. Un detalle interesante de este aparte es que la publicación se hace en especial para la ciudad de Bogotá y se re-publicó en Cartagena. Ahora bien, este editorial se puede usar como termómetro de la calidad educativa con la que contaban los guías de turismo no solo en la ciudad, sino en todo el país, eso si se tiene en cuenta que tanto Cartagena y Bogotá han sido las ciudades con mayor volumen de visitantes y multiplicadores de los mismos.

Algo importante del artículo es que nos hace reflexionar hacia las prácticas discursivas que se podrían encontrar en contra de los guías al momento en que incorporó –tanto Bogotá como Cartagena– a todos dentro de un mismo contexto. Por otro lado, es poner en evidencia el trabajo de los guías pioneros en contraparte al proyecto de formación del Colegio Mayor, que como entidad privada, formaría personas de un perfil socioeconómico y cultural diferente a ellos. Luego la reproducción de este artículo pudo responder a la justificación del programa

---

<sup>95</sup> Isabel Cristina Castillo Cruz, “Turismo Histórico” en (AHC), *El Universal*, Cartagena 1 de octubre de 1986.

ofrecido por la entidad educativa con el fin de validar su existencia e importancia en detrimento de la imagen de los guías pioneros.

A pesar de estos pronunciamientos, hasta el año de 1988 la Corporación Nacional de Turismo (CNT) se hace notar a nivel nacional y local en lo que a formación de guías –o por lo menos actualización de los ya existentes– se refiere. Fue tanta la espera que la misma prensa reflejó cursos de actualización en Bogotá y su columnista reaccionó de inmediato clamando por lo mismo en la ciudad a favor del turismo local:

El ejemplo de los cursos que está dictando la CNT en Bogotá para guía, sería digno de copiarse aquí en Cartagena, donde vivimos en los dos extremos con una serie de guías muy buenos, pero escasos, y otros muy malos, pero abundantes.

En Bogotá, la CNT programó una serie de cursos con conferencias dictadas por Arturo Abella, periodista, historiador, amplio conocedor del devenir de la capital de la República. La temática incluida en las conferencias es muy amplia y se remonta desde el descubrimiento, hasta la Bogotá moderna pasando por el análisis de nuestra raza, costumbres indígenas, remodelaciones a que ha sido sometida no sólo la ciudad sino aspectos importantes de la plaza de Bolívar, símbolo de la capital.

Los cursos finalizarán mañana viernes y a ellos fueron invitados personalidades, funcionarios del gobierno central y nacional y se han venido dictando en el auditorio del Centro de Comercio Internacional.<sup>96</sup>

En el anterior artículo del Universal, se reflejó una vez más el nivel de desprestigio y/o el discurso peyorativo ejercido hacia los guías cartageneros dejando –según la columna– a unos pocos bien librados en cuanto a formación se refiere. Unos cuantos días después, tal parece que el clamor del columnista milagrosamente fue escuchado:<sup>97</sup>

la Corporación Nacional de Turismo, seccional Cartagena, viene adelantando unos cursos para guías que les permite a estos actualizar sus conocimientos y poder prestar un mejor servicio a los visitantes.

Es un intento que de encontrar eco entre los mismos guías elevaría el nivel de servicio, pues con el movimiento que se genera en la ciudad siempre se está precisando de guías y no de simples charlatanes<sup>98</sup>

Para 1989 se realizó otro taller a cargo de la directora de ese entonces Sara Bozzi (CNT). Este tuvo como particularidad el fusionar a guías y cocheros dentro de un solo espacio de

---

<sup>96</sup> “Digno de imitarse aquí” en (AHC), *El Universal*, Cartagena 14 de abril de 1988. pp. 3.

<sup>97</sup> Con esto no quiero decir que la influencia del columnista hizo posible la capacitación de los guías.

<sup>98</sup> “Cursos para guías” en (AHC), *El Universal*, Cartagena 19 de abril de 1988, pp. 3.

formación, lo cual nos hace volver a los orígenes de la guianza y entender su relación y similitudes a partir de la naturaleza de sus oficios. Este taller en particular tuvo fuera del contenido informativo en sus 10 días de duración, un afianzamiento en técnicas de aprendizaje autónomo, las cuales tuvieron como objetivo: 1. Acercar a los alumnos a las fuentes de información: bibliotecas, archivos históricos, museos entre otros. 2. Proponer espacios de retroalimentación y enriquecimiento cultural. 3. Definir espacios de autoevaluación y también de mejoramiento como manera de sobrellevar la falta de oportunidades de formación en niveles adecuados.<sup>99</sup>

Finalmente, los guías de turismo comenzaron a aparecer paulatinamente en la agenda de la CNT antes de la llegada de los 90's. No obstante, Corpoturismo, ni tampoco la Promotora de Turismo tenían aún las herramientas para formalizar la educación de nuestros anfitriones. Para eso era necesario llevar a cabo reformas estructurales dentro de las políticas estatales que tuvieran la capacidad de establecer los parámetros académicos que garantizaran una mejor formación de ellos. Según Rafael Sarmiento:

"Cuando Mr. Granger murió (1973), la promotora no daba los certificados sino la CNT en Bogotá. Entonces, ellos desde la capital enviaban a un delegado para examinar a los posibles guías que fue en el 93.

Luego de la liquidación de la CNT, el ministerio de turismo toma el control. La diferencia es que el antiguo carnet solo era departamental, ahora es nacional."<sup>100</sup>

El anterior comentario tal vez no habla de la formación del guía propiamente. Sin embargo, habla de alguien que fue pieza clave en todo este proceso de formalización de los guías de la ciudad de Cartagena: Cicerón Granger. El hecho de que recuerde en toda la entrevista –incluso su muerte– lo que el entonces Director de la Promotora de Turismo hizo por él para mantenerse en la guianza, da fe del compromiso que tuvo hacia los guías cartageneros que

---

<sup>99</sup> "Culmina taller a guías y cocheros" en (AHC), *El Universal*, Cartagena 9 de septiembre de 1989.

<sup>100</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

marcó la diferencia en sus sucesores hasta la desaparición de la mencionada institución y la CNT.<sup>101</sup>

En la década de los 90's, tras la reforma a la constitución de 1991 y con el fin de garantizar la formación de los profesionales de la guianza a nivel nacional, surge la ley 300 de 1996 (citada al inicio de este capítulo) donde ya oficialmente quedó establecida la carrera técnica de guía de turismo y el nacimiento del Consejo Profesional de Guías de Turismo, otorgándole a los pioneros y muchos otros de futuras generaciones la oportunidad de ejercer esta carrera fuera de la informalidad y bajo el reconocimiento social que este merece.<sup>102</sup>

En ese sentido, el hecho de encontrar en la prensa local del 2014 pronunciamientos como el mencionado por el entonces alcalde de Cartagena “*desarrollando esta labor empíricamente*” y, en especial, a personas que para trabajar en la zona del puerto de Cartagena deben estar con licencias, certificados y registros vigentes, es desconocer realmente el largo proceso por el cual muchos de estos anfitriones han pasado para formar parte de él y pone en evidencia la falta de inclusión en las políticas de desarrollo turístico de esta importante fuerza de trabajo en

---

<sup>101</sup> Entrevista Realizada por: Luis Fernando Rivera a Dagoberto Vargas, guía de turismo, Cartagena de Indias, 14 de febrero de 2016. ¡El fue nuestra madre!”

<sup>102</sup> Ley 300 de 1996, capítulo VIII artículo 94: Se reconoce como profesional en el área de guionaje o guianza turística en cualquiera de sus modalidades, a la persona que con anterioridad a la vigencia de la presente ley se encuentre autorizada o carnetizada como guía de turismo ante la Corporación Nacional de Turismo o que acredite formación específica como guía de turismo, certificada por una entidad de educación superior reconocida por el Icfes u obtenga certificado de aptitud expedido por el SENA, de conformidad con la intensidad horaria de estudios que determinen estas instituciones, previa estructura de un programa básico completo de capacitación profesional en el área de guionaje o guianza turística.

Para el ejercicio de las funciones propias de la profesión de guía de turismo se requiere tarjeta profesional de guía de turismo y la inscripción en el registro nacional de turismo.

La tarjeta profesional de guía de turismo es el documento único legal que se expide para identificar, proteger, autorizar y controlar al titular de la misma en el ejercicio profesional del guionaje o guianza turística.

El Gobierno Nacional reglamentará la expedición de la tarjeta profesional para quienes acrediten ser profesionales en guionaje o guianza turística.

Los prestadores de servicios turísticos, así como las personas o entidades a cargo de la administración de todos los atractivos turísticos registrados en el inventario turístico nacional, están en la obligación de observar y hacer cumplir que el servicio profesional de guionaje o guianza turística sea prestado únicamente por guías de turismo inscritos en el registro nacional de turismo.

El Gobierno Nacional, en desarrollo de los principios generales de la industria turística, previa concertación con las diferentes organizaciones gremiales que representan legalmente a los guías de turismo, reglamentará la profesión de guionaje o guianza turística y su ejercicio. Ley 300 de 1996. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8634>. Consultado el 20 septiembre de 2014.

la ciudad. De igual manera, responde a prácticas discursivas de exclusión generadas en un proceso de corta duración que busca desplazar a los guías de sus espacios adquiridos a través del tiempo, producto de la falta de una planeación organizada de la actividad. En el siguiente aparte hablaremos del campo de acción de los guías como tal y como encontraron en él una respuesta al desempleo.

## **2.2 En busca del “nombre de Dios”:<sup>103</sup> El empleo de la mano del turismo.**

En apartes anteriores ya he mencionado algunos aspectos de la actividad turística de la ciudad conectado a los guías de turismo. En esta ocasión resaltaré una vez más lo publicado por el diario el Porvenir con relación a los actores y la infraestructura con la que contaba Cartagena para el año de 1912: “que se preparen los cocheros”<sup>104</sup> El ejemplo radica en notar que si para entonces aún se contaba con vehículos de tracción animal para transporte público, todo lo que gira en torno a los coches era muy diferente a lo que tenemos el día de hoy para ofrecer comodidades al visitante. Ahora bien, además de los actores, se mencionarán las condiciones de la actividad turística y como la guianza respondió a una necesidad del visitante que generó empleo y su evolución a través del tiempo.

Al momento de mencionar a los cocheros de 1912, es claro que para la primera mitad del siglo XX es cuando comienzan a suceder los cambios significativos en logística y transporte en todo el país, en especial en las ciudades del Caribe: trenes, automóviles, aviones y, por supuesto, las aún vigentes embarcaciones a vapor con todas las comodidades para el viajero en travesías transatlánticas. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta entonces se beneficiarían de su ventaja de puerto con la llegada de visitantes que por negocios y/o placer transitaban estos lugares.<sup>105</sup>

Por otro lado, ya hemos visto que Cartagena a diferencia de sus otras competidoras portuarias, durante el periodo de posguerra poco a poco se consolidó como destino turístico en el Caribe

---

<sup>103</sup> “El nombre de Dios” es una expresión coloquial usada en Cartagena que denota la primera ganancia del día.

<sup>104</sup> Citado por C. Vidal, *Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950*, pp. 29.

<sup>105</sup> Vargas Caicedo, Hernando, “De la mula al avión...Op-cit.

gracias a la cercanía con el Canal de Panamá y sus construcciones históricas. Ahora bien, este fenómeno no fue aislado a nivel mundial. Una forma de entenderlo es con las siguientes cifras: de 150.000 norteamericanos que visitaron los destinos del Caribe antes de la guerra, se pasó a unos 7.000.000 después de ella.<sup>106</sup>

Entonces, la demanda de guías o personas encargadas para este tipo de servicios fue cada vez más grande. Una manera de verlo es a partir de la frecuencia que se tenían visitantes en la ciudad, donde la carga se mezclaba con los pasajeros en muchas ocasiones. A continuación, se tratará de mostrar cómo era esa actividad turística a través de los ojos de quien tuvo el privilegio de estar allí.

Yo vivía en Manga... por Campoalegre desde el 43 hasta el año 60, por eso es que me inicio de informador turístico en el muelle, porque yo vivía cerquita a la puerta por donde salían todos los pasajeros y marineros de los barcos de aquel entonces... esa era mi labor. En un tiempo sólo llegaban 6 barcos en un solo año, habían unos que hacían hasta tres viajes. El que más venía era el Federico C de Costa Line, este barco venía Ruta Miami – Cartagena - Panamá - Curazao - Miami, llegaba a Cartagena por 10 días, estamos hablando de los años 50s hasta 1965. El resto del año habían unos barcos que después de la segunda guerra mundial traían migrantes de Europa para Suramérica específicamente para Chile a trabajar en actividades como coger manzanas y trabajar en los viñedos. Venía un barco que se llamaba el Marco Polo (Italiano), ellos llegaban a Cartagena, pero era trabajoso coger a un turista de esos porque ellos venían a buscar trabajo, no venían en busca de conocer ciudades; llegaban contratados de Europa hacia Chile, el recorrido era desde Génova (Italia) – Barcelona (España) – Tenerife (Islas Canarias) – la Guaira – Cartagena – Perú – Ecuador y finalmente Chile; luego se regresaban con migrantes que ya llevaban un año en ese país.<sup>107</sup>

La cercanía de Rafael Sarmiento a las instalaciones del Terminal Marítimo de Cartagena entonces fue lo que determinó en su historia de vida que se haya vinculado al turismo sumado a la falta de oportunidades. Por otro lado, no todos los barcos que llegaban a la ciudad eran 100% turísticos ni tampoco eran tan frecuentes. Entre los años 50`s y la siguiente década el transporte internacional y transatlántico por vía aérea aún estaba en desarrollo y sus costos eran elevados en relación al marítimo. Para 1951, tan solo 1709 extranjeros llegaron por vía

---

<sup>106</sup> E. Hobsbawm, *Historia del siglo XX*, pp. 267. Ver también: J. Urry, *Consuming Places*, pp. 130.

<sup>107</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.



aérea a Cartagena de los 43.000 pasajeros totales en el mismo año,<sup>108</sup> luego eran más los destinos y rutas nacionales que las internacionales. Entonces el grueso del turismo, viajeros extranjeros y su ingreso al país era aun por vía marítima haciendo del terminal de Cartagena un lugar con significativo tráfico. Acerca de otras líneas navieras y los tours que se realizaban, Sarmiento comentó lo siguiente:

Aquí venían barcos americanos de la Grace Line con turistas americanos, más de 300 pasajeros: el Santa Rosa y Santa Paula. Esos barcos llegaban los sábados a las seis de la mañana y se iban los sábados a las dos de la tarde, ¡Sálvese quien pueda! A las dos de la tarde, el capitán pitaba “pum, pum, pum y to’el mundo pa’ dentro”, si tenía que dejar carga... la dejaba y si era de dejar a alguien... el que se quedó se quedó ya que tenía que cumplir un itinerario. La ruta de los barcos era de New York - Curazao – la Guaira – Puerto Cabello – Cartagena – New York , cada quince días venía el mismo y los miércoles venían otros que eran de carga (medio paquete) y traían 52 pasajeros, era el Santa Mónica, Santa Clara y el Santa Sofía y su ruta era New York – Maracaibo – Barranquilla – Cartagena – New York, ellos venían cada 21 días, como el tiempo era corto se les hacía un city tour a la Popa, San Felipe, la ciudad amurallada y los monumentos históricos de la ciudad... Acá también llegaban los barcos de la United Fruit Company: el Talamanca, el Veragua y el Jamaica esos barcos eran de pasajeros y de carga. Venían a coger frutas, traían el banano de Santa Marta y aquí los recibían los barcos de las fruterías.<sup>109</sup>

Es interesante ver como Cartagena formó parte de la globalización de la economía mundial que aceleró el desarrollo de la industria turística. Por un lado, como desde los Estados Unidos, la creciente clase media y estable alta comenzaron a visitar países del tercer mundo y estos a su vez se beneficiaron del alto nivel de gasto con que se caracterizó a sus visitantes –cosa que Rafael Sarmiento comentó con gran entusiasmo–. Por otro lado, países pobres en su momento producto de la guerra (en este caso Italia) generaron migraciones que de manera indirecta se convirtieron en turismo para la ciudad, pero con menor incidencia en el gasto y beneficio económico para la misma.<sup>110</sup>

“También venían los barcos que le daban la vuelta al mundo, el Normandía llegó para 1949, era uno de los más grandes que atracó en Cartagena, los pasajeros los llevaban en

---

<sup>108</sup> Báez Ramírez, Javier Eduardo y Haroldo Calvo Stevenson, *La economía de Cartagena Cartagena en la segunda mitad del siglo XX: Diversificación y rezago*, pp. 8.

<sup>109</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

<sup>110</sup> E. Hobsbawm, *Historia del siglo XX*, pp. 364.

los buses de servicio público y hasta en carretas de mula (burro) para llevarlos al centro porque no había transporte.”<sup>111</sup>

En cuanto al tiempo que duraban los barcos atracados en la ciudad, notamos que el sector hotelero realmente no se benefició de este flujo de pasajeros al tratarse de paradas de más o menos 6 horas, razón por la cual es muy difícil encontrar datos estadísticos del flujo de gasto en los estudios del turismo existentes.<sup>112</sup> Ahora bien, al no encontrarse agencias aún constituidas, toda operación turística se desarrollaba dentro de un ejercicio informal, con todos sus retos logísticos y calidad, la cual estaba determinada únicamente bajo los criterios del prestador o de los recursos disponibles. En este caso particular, para la visita del Normandía, no hubo otro remedio que usar vehículos no aptos para pasajeros con el fin de atender las necesidades del turista. A continuación, Sarmiento nos hablará del primer operador de turismo, los pioneros de la guianza y como se trabajaba a pesar de las limitaciones logísticas:

La empresa Ramarbe que era de Ramón Martínez fue la primera en la ciudad. El vivía en Barranquilla, pero cuando venía un crucero, él venía a atenderlos en Cartagena, los Tours no se hacían en bus sino en taxi, habían diez guías que eran los siguientes: Dámaso Cuadrado, Jimmy García, el “mocho Núñez”, el “chino” Long (que era oriental), Roy Down que era de San Andrés, Vicente Blacho (jamaiquino), Luis Miller de Jamaica, Mc Donald Lane de Jamaica y los otros eran sanandresanos, cuando venían los cruceros la agencia hacia un contrato de trescientos pasajeros, entonces eran 100 carros, le daban 10 carros a cada guía; pero los choferes eran desordenados, cada uno cogía por su lado, porque el recorrido era Cerro San Felipe, Popa, Murallas y bajar a recorrer en el centro para luego volver al crucero, pero muchos de los choferes se desviaban para otros lugares y sólo dos cumplían este recorrido. Cuando las quejas llegaron a la agencia por el mal servicio de los taxistas, tomaron la decisión de alquilar buses de servicio urbano sin aire acondicionado, ya eran 20 turistas por buses y le daban 1 bus a cada guía, entonces el servicio fue mejorando hasta hoy en día de 12 barcos hoy ya llegan 250 en promedio.<sup>113</sup>

A finales de los años 50's y principios de la siguiente década, la guianza turística comienza un proceso de desarrollo que resolvió en parte los problemas laborales de una pequeñísima parte

---

<sup>111</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

<sup>112</sup> E. Cunin, “Escápate a un mundo... fuera de este mundo”: Turismo, globalización y alteridad. Los cruceros por el Caribe en Cartagena de indias (Colombia)”, p.134. Para el 2004 (fecha de la investigación publicada por la autora) la falta de números radicó en que se consideraba turista a todo aquel que pasa al menos una noche en el sitio que visita. No obstante, en esta investigación detectamos en la prensa cifras a fin de año o temporada de divisas ingresadas a la ciudad donde los cruceros y charters de Canadá fueron determinantes.

<sup>113</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015

de la población. No obstante, los potenciales dividendos que las excursiones por la ciudad dejaban en manos de los guías tendrían sus días contados, por lo menos en la proporción acostumbrada.

La proliferación de taxis y buses debido al crecimiento demográfico determinó las transformaciones tecnológicas y organizacionales que el turismo requería a futuro en la ciudad, permitiendo maximizar las ventas y tener más control de los servicios prestados a través de agencias de viajes, situación tal vez presionada –esto como caso particular y no como determinante– por el comportamiento individual que los taxistas, a pesar de haber sido contratados para un servicio en un orden establecido, lo hacían a su manera sin depender del guía –esto lo analizaremos más adelante–.<sup>114</sup>

Por tal motivo, las líneas de cruceros comenzaron a involucrarse en las excursiones en tierra firme como otro producto para generar ingresos por recalada, de igual forma surgieron empresas o agencias que se posicionaron entre los guías de turismo y los turistas con el fin de formar parte de la ecuación en diálogo permanente con el personal abordo y de espaldas a los guías, en el caso de los cruceros, la agencia Ramarbe fue la primera.

“Ramarbe que era la que atendía los cruceros, los de la Grace Line... los Santa y traían los turistas norteamericanos. El gerente era Ramón Martínez y el secretario era Marcos Hernández era el que atendía la oficina y vendía los tiquetes de Pan-American y Avianca. Después con el paso del tiempo se abrió otra empresa T.M.A Tierra, Mar y Aire, esta empresa también atendía los cruceros desde el 60 hasta el 75. Después estaba otra de un señor llamado Cardozo, que atendía los cruceros. Luego llegó el Alemán Jim Büttger con la empresa Caribe Tours quien se apoderó de todos los buques, se encargó de tomar todos los barcos que llegaban a la ciudad.”<sup>115</sup>

A partir de la década de los 70's, los guías pioneros de Cartagena comenzaron a perder terreno con relación a las operadoras de turismo que producto de su amplio capital de inversión comenzaron a generar monopolios que controlarían el volumen máximo de pasajeros que su logística, transporte y personal podían operar. Luego la participación de nuestros anfitriones

---

<sup>114</sup> J. Urry, *Consuming Places*, p.142. El autor usa como ejemplo el surgimiento de las agencias de viajes como recursos organizacionales que determinan el éxito de los productos. En este caso medios de transporte.

<sup>115</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015

pasaría de promotores, coordinadores y operadores a ser empleados o prestadores de servicios de las agencias de viajes por jornal. Este es un pequeño ejemplo de los impactos del turismo en Cartagena que ensanchó los niveles de desigualdad, donde vendedores ambulantes, empleados hoteleros y, por supuesto, guías de turismo –solo por mencionar algunos– jugarían el papel de sobrevivientes de ese momento en adelante.<sup>116</sup>

“Jimmy García y su hermano manejaban carro, se rebuscaban cuando las carreras costaban 5 pesos. Los sanandresanos con sus paisanos algunas veces venían las goletas de San Andrés y entonces ellos iban a ayudarlos a bajar coco que vendían en el mercado de Getsemaní y las naranjas las vendían en la playa del Arsenal, al frente de donde está hoy el concejo distrital. Los jamaiquinos ayudaban a sus padres en los talleres del ferrocarril, vivían de sus padres y se venían a rebuscar al terminal aprovechando que sabían inglés y yo me iba para la San Pedro Claver a ver que turista llegaba allá. Eso hacíamos cuando no había barco de turismo”

Por otro lado, conseguir otro trabajo sería impensable, en especial cuando los centros urbanos se estaban convirtiendo en receptores de gran parte de la población del país producto del crecimiento de las industrias y de igual manera los fenómenos de violencia que acabaron con gran parte de la vida rural que solía existir.<sup>117</sup> Esto disparó los índices demográficos que para el caso de Cartagena entre 1951 y 1993 la población pasó de 129.000 habitantes a 657.000 (4% anual), que consigo trajeron niveles de insatisfacción donde algunos colombianos emigraron a otros países como Venezuela –en especial para la década de los 80’s– producto de los fenómenos de inflación y devaluación del peso. Así que las oportunidades de conseguir empleo en la ciudad no fueron las mejores.<sup>118</sup> En el caso de los pioneros, seguir en la informalidad fue la única alternativa en especial para los que realmente necesitaban trabajo (sanandresanos), de lo contrario, el turismo solo era un modo de recibir algún extra (jamaiquinos).

---

<sup>116</sup> J. Puente, *La movilidad social de Cartagena de Indias en el último siglo del segundo milenio*, p. 23.

<sup>117</sup> E. Hobsbawm, *Historia del siglo XX*, p.293. En un contexto mundial, el autor nos muestra cómo los procesos de industrialización y la posguerra definen el mapa demográfico en la mayor parte del mundo. Colombia no fue la excepción, con elementos adicionales como lo fue la violencia y el conflicto armado.

<sup>118</sup> J. Puente, *La movilidad social de Cartagena de Indias en el último siglo del segundo milenio*, pp. 22. En cuanto a la demografía véase: Báez Ramírez, Javier Eduardo y Haroldo Calvo Stevenson. “*La economía de Cartagena*”, pp. 9.

Una forma de entender las dificultades de conseguir empleo en Colombia al inicio de esta década nos lo revela el diario *El Universal* a partir de los reportes del Departamento Nacional De Estadística (DANE). Para 1983 “Cada miembro económicamente activo debe cubrir la subsistencia de 3.6 personas, incluido él mismo”<sup>119</sup> Ahora bien, el informe también aclaró que de 29 millones de habitantes que había en Colombia para la fecha, la población asalariada no superaba los 4.5 millones de personas y los llamados subempleados y desempleados (que en total a nivel nacional fue de 10.8%) en edad de trabajar se calculó en 2.5 millones, los cuales estaban dedicados al comercio y servicios, rama a la que pertenece la guianza turística.<sup>120</sup> En relación al empleo, Rafael Sarmiento nos comentó que “La situación de conseguir trabajo en Cartagena era dura! Primero, tu sabes que más tenían oportunidad aquellos que eran profesionales académicos: los ingenieros, los arquitectos. No me dediqué a otra cosa porque me di cuenta que me podía ganar la vida honradamente y de manera rentable.”<sup>121</sup>

Con la declaración de Cartagena como patrimonio histórico de la humanidad por la UNESCO en 1984, la Corporación Nacional de Turismo lanzó una campaña, por la recuperación de las casas y monumentos de la ciudad, al igual empezó una promoción turística en el exterior con el fin de multiplicar el número de visitantes, así lo deja claro Adelina Covo de Guerrero quien fuera para la época la directora de la mencionada entidad: “El gobierno y la empresa privada han entendido que Cartagena está huérfana de promoción turística en el extranjero y que se disponen a dirigir la promoción de sus atractivos a Canadá y Estados Unidos. “Cuando cualquier turismo de dólares es bueno porque permite facilidades de transporte, alojamiento y adquisición de artesanos”, señaló Adelina.”<sup>122</sup> La prensa local en palabras de Adelina Covo muestra cómo la empresa privada y el gobierno se pronuncian con el fin de cambiarle la cara a la ciudad y volverla más competitiva a nivel internacional, aprovechando que el turismo era una de las ramas de mayor ingreso a nivel local y nacional. Del mismo modo menciona que la urbe no tiene ningún programa que la patrocine y denuncia que están todas las condiciones

---

<sup>119</sup> “8 millones sostienen a 21 millones de personas”, en *El Universal*, Cartagena 1 de mayo de 1983, p. 8.

<sup>120</sup> *Ibíd.*

<sup>121</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015

<sup>122</sup> (AHC), *El Universal*, Cartagena, jueves 13 de diciembre de 1984. p. 1.

pero que aún no se ha realizado un proyecto claro para potencializar dicha actividad generadora de empleo. Así lo deja claro en el siguiente aparte:

el negocio del turismo, es de los que se denominan industrias multiplicadoras, lo que significa, que beneficia a una gran cantidad de personas aparentemente ajenas al turismo. Se benefician los hoteles, los restaurantes, las discotecas, las cafeterías, los guías de turismo, las agencias de viaje, los operadores terrestres, los arrendadores de carros, los cocheros, los taxistas, los dueños de busetas, los dueños de lanchas, los artesanos, vendedores ambulantes, retratistas callejeros, e.t.c. así mismo quienes dependen de éstas: obreros, trabajadores, choferes, cocineros, meseros, e.t.c; por sólo enumerar algunos. Si estudiamos detenidamente, podemos ver que el turismo es un gran reactivador de la economía, cuando despegó finalmente como ha sucedido en Cartagena en esta oportunidad, lleva consigo el efecto de una bola de nieve cayendo por una pendiente.<sup>123</sup>

La preocupación de Covo hace énfasis en todos los frentes donde el turismo es generador de divisas, lo que buscaba era que la oferta turística creciera para el beneficio de la ciudad. Ahora bien, una mejor descripción de los sectores y actores que se beneficiarían no se pudo encontrar, donde claramente se puede ver a los guías de turismo entre una gran lista donde miembros de las clases populares de Cartagena forman parte. A propósito de los guías y, de la preocupación de Covo, para el siguiente año fuera de los cruceros comenzaba a reactivarse el turismo receptivo donde los anfitriones se mantendrían muy ocupados: Los chárter de Canadá:

10 mil turistas canadienses llegarán en vuelos chárter a Cartagena entre los meses de diciembre a mayo, en cumplimiento del programa de “cielos abiertos” aprobado hace algunos años por el gobierno para beneficiar a la industria del turismo en la ciudad. La Corporación Nacional de Turismo también ha contribuido para lograr el regreso de los chárter a Cartagena y es así cómo ha ofrecido una serie de garantías a los visitantes para que no tengan problemas en el país.<sup>124</sup>

Este nuevo frente de trabajo que nuestros cicerones comenzaron a manejar a través de agencias de viajes, trajo un clima de estabilidad tras los graves problemas de desempleo del país y de la ciudad. Además, indujo a los guías de turismo a generar y reforzar organizaciones que de hecho ya existían años atrás, las cuales delegaban y coordinaban su trabajo hasta llegar al punto de colectivizar los beneficios y ganancias (o por lo menos lo intentaron) de los miembros a través de figuras asociativas llamadas “pool” donde la más conocida de la década

---

<sup>123</sup> (AHC), *El Universal*, Cartagena, viernes 25 de enero de 1985. p. 9

<sup>124</sup> 10 mil turistas llegarán en vuelos chárter a Cartagena”, en (AHC) *El Universal*, Cartagena, martes 2 de julio de 1985. Los problemas que el artículo hace mención al final se refiere a extensos controles de aduana de salida y en especial al ingresar a su país de origen. Esto producto del tráfico de estupefacientes.

de los 80's fue "los 20 de Colombia"<sup>125</sup> Acerca de las asociaciones, Rafael Sarmiento nos comparte lo siguiente:

Al principio uno se forma sólo y después tenía que ingresar a un grupo como especie de una asociación para poder ejercer, había una asociación donde el presidente era Claudio Flórez llamada Acolguitur. Esta acobijaba a todos los guías de Cartagena. Después se crearon nuevas asociaciones como fue el colegio nacional de guías o "los 20 de Colombia" donde yo formé parte ya al final. Los guías bachilleres, los guías conductores... fueron varias, hasta hoy que hay el sindicato de guías. Para el año 1948 no existía ninguna, por eso la primera que hubo fue Acolguitur y se creó en el año 1960, y las reuniones la hacíamos en el barrio San Francisco y el en teatro Cartagena. Yo formé parte del colegio Nacional en la última parte, cuando se estaba acabando y participé cuatro años cuando no existían los 20 de Colombia<sup>126</sup>

Es interesante escuchar a Rafael con cierto tono de preocupación al hablar de las organizaciones de guías y la importancia de formar parte en una de ellas. Se nota especialmente cuando dice "(...) tenía que ingresar a una asociación para poder ejercer".<sup>127</sup> Por un lado, evidencia la importancia de las asociaciones que surgieron con el fin de garantizar trabajo equitativo y remunerado a todos los miembros de esta en una ciudad que para 1985 tuvo una población civil entre empleados y subempleados de 145.915 de las 186.257 personas en edad de trabajar (29.15% de la población total).<sup>128</sup> No obstante, este comportamiento laboral generó exclusión entre los mismos guías e interminables conflictos que darían como resultado la categorización de guías "buseteros" y guías "independientes". Esto lo veremos en el siguiente aparte.

---

<sup>125</sup> "Término inglés que tiene un significado análogo al de cartel. Agrupación voluntaria de un conjunto de empresas que, conservando su propia personalidad jurídica, llevan a cabo una política comercial común, con el objeto de restringir la competencia y aumentar sus beneficios." La gran enciclopedia de economía. <http://www.economia48.com/spa/d/pool/pool.htm>. Consultado el 24 de febrero de 2015

<sup>126</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015 "Los 20 de Colombia" es el calificativo de una organización originalmente llamada Colegio Nacional de Guías que se caracterizó por su manejo colectivo del trabajo y distribución igualitaria de las ganancias de honorarios y ocasionales (comisiones). También se caracterizaron por su comportamiento proteccionista al no permitir que otros guías participaran de estos beneficios. Su nombre viene de la cantidad de sus miembros y porque estaban siempre en todas las operaciones de las agencias, que con el tiempo los asemejaba a una banda musical.

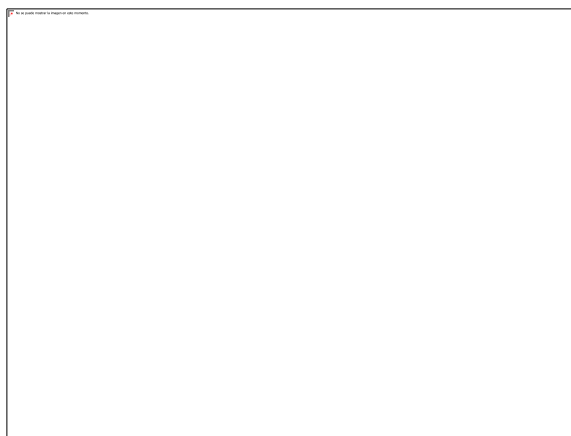
<sup>127</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015

<sup>128</sup> (AHC), *El Universal*, Cartagena, jueves 7 de noviembre de 1985.

Por otro lado –retomando las palabras de Adelina Covo– podemos apreciar como la oferta turística no iba acorde con la demanda. Con relación a este tema, uno de los más grandes atrasos para las operaciones turísticas ha sido –como ya lo vimos al inicio de este aparte– el transporte, el cual traía beneficios económicos a los dueños y choferes de buses y operadoras de tours, pero impactaba drásticamente la movilidad del ciudadano cartagenero cada vez que un crucero visitaba a la Heroica. Así que la expresión de Adelina Covo acerca del turismo como actividad multiplicadora, cuyas bondades tendrían el efecto “*de una bola de nieve cayendo por una pendiente*” no sería tal para todos. En las siguientes imágenes del periódico El Universal, veremos solo una muestra de los impactos del turismo sobre la ciudad para 1987 y 1988:



**El Universal. Lunes 16 de marzo de 1987.**



**El Universal. Sábado 16 de enero de 1988.**

La prensa a través de su sección editorial caricaturiza los impactos del turismo dentro de la ciudad en una sola faceta como lo es el transporte urbano y el intento de pronunciarse en nombre de la misma. Para el año de 1988, en las vísperas de las primeras elecciones populares de alcalde en el país, el candidato Everardo Ramírez plantea su perspectiva de gobierno mirando al turismo con precaución, ya que si bien genera divisas se pronuncia enérgicamente diciendo que se trata de una riqueza muy mal distribuida:



¿Pero hay que tener en cuenta que la industria del turismo está generando empleos, que la gran mayoría de la gente vive en los barrios populares está ganándose el sustento en los sectores turísticos?

“Eso es una gran falsedad, si bien el turismo genera empleos directos e indirectos no es en la proporción que se cree o se le hace creer a las gentes. Nos hemos acostumbrado a justificar todo en aras del turismo y por eso estamos pagando una de las ciudades más caras del país, para la muestra basta ver cuánto cuesta una buseta hoy en día en Cartagena, el precio más alto de todo Colombia. Entonces por cada trescientas personas que ocupa el turismo, tres mil quedan en la miseria.”<sup>129</sup>

Las pasadas imágenes y las palabras del candidato a la alcaldía de Cartagena son lo suficientemente claras para entender lo restringido que pudo llegar a ser la industria sin chimeneas en relación a nuestros guías. Si bien no es saludable determinar que el turismo ha sido la única fuente de miseria que tuvo la ciudad, es un referente para entender la dualidad entre la realidad y la expectativa. De una manera más concreta, el caso de Rafael Sarmiento es uno de los pocos que pudieron entonces mantenerse económica y socialmente sobre los más de 3000 cartageneros que según Everardo Ramírez formaron los cinturones de miseria de la ciudad. Ahora bien, durante la entrevista Sarmiento dice que *“no me dedique a otra cosa porque me di cuenta que me podía ganar la vida honradamente y de manera rentable”* denota un clima de bienestar que pasados un par de segundos me fue despejada la razón por la que la guianza es un buen negocio: “Antes no existían las tiendas en Bocagrande entonces el turista hacía sus compras en las joyerías del centro Méndez y Gómez, joyería Elsa, Fabio Mora, El Diamante de Antonio Ruiz, y una tienda de Souvenirs llamada el Centavo Menos y al frente quedaba la tienda del señor Luis Díaz. Después se iniciaron Las Bóvedas que es un sitio histórico”<sup>130</sup>

Parte del estímulo financiero de los guías de turismo en la heroica fueron las comisiones por ventas en las tiendas donde los turistas acudían en los tours. Esto está justificado bajo la naturaleza de alimentar la necesidad de acumular testimonios con el fin de estar seguro de haber vivido lógicamente desde el punto de vista del viajero.<sup>131</sup> La descripción que nos hace Rafael Sarmiento es de tiendas que se ubicaban en puntos estratégicos de las calles por donde

---

<sup>129</sup> (AHC), *El Universal*, Cartagena, jueves 14 de enero de 1988, p. 6.

<sup>130</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015

<sup>131</sup> Augé, Marc, *“El Viaje Imposible. El Turismo y sus Imágenes”*, Barcelona, Editorial Gedisa, 1993, p.66.

los anfitriones caminaban mientras recorrían la ciudad. En ellas se hacían paradas de tiempo determinado para que los turistas compraran souvenirs.<sup>132</sup> Uno de los artículos que determinan las razones y la rentabilidad por la cual ser guía era la mejor opción laboral fueron las comisiones de las joyerías. En el siguiente aparte, hablaré de la importancia que tuvieron estos establecimientos incluso en espacios donde las instituciones gubernamentales y las agencias no formaron parte.

Finalmente, la ciudad tiene un repunte en el turismo que es recordada por Sarmiento como un lustro muy especial por la gran actividad y frecuencia en la operaciones turísticas, sea por cruceros, por chárter canadiense o turismo doméstico. Una forma de evidenciarlo es a través del diario El Universal, donde “en el primer semestre de 1989 se presentó el menor índice de desempleo en los últimos siete años en el país: 10.1 por ciento, frente a por ejemplo, 17 por ciento en 1985.”<sup>133</sup> Una de las ventajas que tuvo la ciudad fue el ambiente de seguridad que incentivó la inversión extranjera y los visitantes constantes.

No obstante, un mes después de este informe, Cartagena sufrió un golpe mortal en su actividad que la condenaría turísticamente en el inicio de la década de los 90's. Dos cargas explosivas de las cuales una detonó en una de las habitaciones del Hotel Hilton dejando víctimas mortales prendieron las alarmas de las compañías internacionales y líneas de cruceros que por razones de seguridad suspendieron operaciones en la ciudad, dejando unas pocas recaladas en diferentes momentos del año.

Esto haría que las empresas operadoras nacionales prestaran su atención y esfuerzo en el turismo doméstico, sus resultados a pesar de las alarmas fueron confortables a partir de las cifras de cierre del año 1990. Según el informe del diario El Universal, cerca de 10 millones de dólares recibió la ciudad por concepto del turismo, donde en solo el mes de diciembre se obtuvieron 1 millón 463 mil dólares en relación a los 839 mil en diciembre del año anterior,

---

<sup>132</sup> E. Cunin, “Escápate a un mundo... fuera de este mundo”: Turismo, globalización y alteridad. Los cruceros por el Caribe en Cartagena de indias (Colombia)”, p. 145.

<sup>133</sup> (AHC), *El Universal*, Cartagena, jueves 31 de agosto de 1989. P. 9.

creando una variante del 74.37%. Por otro lado, al aeropuerto Rafael Núñez se registraron 50.6463 pasajeros nacionales y 54.825 internacionales más los 3.771 que en los 4 cruceros visitaron a Cartagena durante el año en cuestión.

A continuación, veremos los mecanismos por los cuales los guías de turismo de Cartagena garantizaron el acceso al trabajo a pesar de la exclusión a partir de las instituciones, empresa privada, guías y taxistas.

## ***2.2 Entre policías, pulpos y políticos: Exclusión y mecanismos de inclusión de los guías de Cartagena.***

Recordemos que a lo largo del siglo XX, en Cartagena la guianza turística aún no se reconocía como una actividad profesional, que era ejercida principalmente por personas que por alguna u otra razón encontraron en ella una oportunidad laboral, siendo estos últimos una pieza fundamental en el desarrollo del turismo. En ese sentido, la demanda turística que se presentó entre las décadas de 1960 – 1980 creció con el paso del tiempo debido a factores que se explicaron en el aparte anterior. Esto conllevó a la proliferación de empresas como Ramarbe, Tierra Mar Aire, Caribe Tours, Aviatur, Dáger Tours y Convi, entre otras, fueron estas las que de alguna manera debido a su amplio espectro de inversión tuvieron la clara intención de limitar a los guías de turismo de la ciudad obligándolos a ceder funciones que venían desarrollando antes de la aparición de estas. El papel de la Corporación Nacional de Turismo como entidad reguladora y garante en cuanto a los problemas que constantemente se presentaron entre ambos tendía a ser negligente.

En el inicio de este capítulo se resaltaron una serie de problemáticas en torno a los guías que es la razón de esta investigación. Por un lado, la restricción de la entrada de guías al puerto y la puesta en funcionamiento de un sistema de transporte que excluiría a los anfitriones de las dinámicas económicas de la actividad turística local. Por otro lado, la inclusión de esta fuerza

de trabajo convenientemente tras el proceso de certificación con el fin de declarar a Cartagena como un destino turístico sostenible.

Estas dificultades no han sido propias de principios del siglo XXI, entre los años de 1984 - 1990, en algunos casos fueron más agudos estos enfrentamientos tanto así que se llegó a las vías de hecho y las agresiones físicas, sólo por exigir el derecho al trabajo. A continuación expondremos las disputas y mecanismos que utilizaron los guías en su afán de exigir un lugar en este negocio que por largo tiempo fue propio y de uso exclusivo de ellos. Primero lo veremos a través de la exclusión de los guías por las instituciones, luego por la empresa privada y/o operadores turísticos, también veremos un caso de exclusión de guías a sus mismos colegas y finalmente veremos qué entidades a través de la prensa mostraron señales de inclusión a nuestros anfitriones. En cuanto a los guías excluidos por las instituciones, El Universal nos muestra lo siguiente:

El presidente de los guías Turísticos de Cartagena, diputado Javier Cáceres Leal, demandó la intervención del presidente Belisario Betancur ante el problema surgido con la policía portuaria que reiteradamente se opone a permitir el ingreso al Terminal Marítimo para el cumplimiento de las labores de los 150 miembros del gremio que labora en la ciudad al servicio del turismo internacional.

La solicitud está contenida en una carta que le fue enviada al presidente de la República, y en la que expresan su protesta por los atropellos de que son objeto los guías por parte de la policía portuaria en el Terminal Marítimo.

El texto de la misiva dice entre otros apartes:

En la presente temporada de turismo marítimo, la policía portuaria coartó el derecho de trabajo a más de 150 guías, al restringirle la entrada al muelle, por motivos de fantasías alegóricas de insanos fines en beneficio de algunos miembros de ese cuerpo policivo, quienes dejan ingresar al Terminal a los que pagan la “Constitucional” picúa, pero en dólar, sin importarles si están o no acreditados por la Corporación con la respectiva licencia de Guía Turística, y para colmo de males ciertos oficiales dan sus carros para que otras personas lo renten al visitante, lo que constituye una clara competencia con el gremio de guías y taxistas.<sup>134</sup>

Para el año de 1984 nos encontramos con una de las primeras denuncias que hacen los guías de la ciudad dentro del tiempo investigado, en este caso quien fue para la época el presidente de los guías de turismo y diputado de la Asamblea Departamental de Bolívar Javier Cáceres

---

<sup>134</sup> (AHC), “Ante Betancur Los guías denuncian atropellos”, *El Universal*, Cartagena, lunes 4 de junio de 1984. Pág. 3

Leal. El diputado presentó una denuncia pública ante el presidente de la República Belisario Betancur, expresando el descontento con la policía portuaria de Cartagena por impedir el paso a los guías y restringirles la prestación del servicio a los turistas.

En la carta Javier Cáceres denuncia los sobornos a los que se sometía la policía, con una cuota para dar paso a ciertos guías sin importar si estos se encontraban acreditados por la Corporación Nacional de Turismo. Cáceres añade, que el cuerpo policial también se prestaba para rentar sus vehículos y de dejar sin trabajo a muchos de los taxistas que se beneficiaban con el servicio de transporte.

Con esta denuncia podemos comprender a qué instancias llegaban los guías para hacer respetar sus derechos. Curioso es que lo hacen en una carta dirigida al presidente de la República como instancia mayor y no ante la autoridad competente, en este caso la C.N.T. Lo que se puede observar era que estos inconvenientes se presentaban con mucha constancia en el terminal donde la resolución de este tipo de problemas no era posible en primera instancia, esto evidencia en gran medida el desplazamiento de este gremio y la estigmatización por parte de las instituciones públicas como personal no apto para prestar estos servicios. Ahora bien, para entender algo de la función de la Policía de Turismo con relación a los guías, Rafael Sarmiento comenta lo siguiente:

Entonces cuando uno iba al muelle a trabajar en barco de esos la Policía de Turismo que estaba allí en el gobierno de Alfonso López Michelsen 1974 – 1978, no aceptaban los carnet que estaban en español porque decían que los turistas que llegaban eran de lengua inglesa, la Corporación dijo que los guías que querían el carnet en inglés tenían que hacer el curso en el Colombo americano oral, yo fui e hice el curso y me cambiaron el carnet por uno en inglés.<sup>135</sup>

A partir de la experiencia de Sarmiento, podemos comprender cuáles eran las funciones de la policía de turismo: controlar el acceso para que guías participantes durante las recaladas de cruceros tuvieran la habilidad de comunicarse con los visitantes y su documentación en regla. Razón por la cual la CNT tenía dos tipos de acreditaciones basadas en el idioma que hablaba

---

<sup>135</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015

el guía sea inglés o español. Por lo tanto, Rafael no fue admitido en esa ocasión a laborar en el puerto en algún momento indeterminado entre las fechas descritas en sus palabras al no contar con la documentación requerida. Este caso se resalta para entender la función de la policía y los posibles casos de corrupción que pudieron suceder al analizarlo a partir de la denuncia hecha por Cáceres y el caso de Rafael Sarmiento.

Otro caso se presentó a partir de la retención de carnets a varios de los guías de la ciudad lo que les impedía desempeñarse en su labor de anfitriones. Esto llegó hasta el recinto del Concejo Distrital donde un fuerte debate se presentó entre el concejal Cáceres leal y la Promotora de Turismo de Cartagena Adelina Covo porque según la Corporación Nacional de Turismo los guías habían cometido ciertas infracciones, como era la de organizar tours.

La entidad afirmaba que habían violado el acuerdo número 1 de 1984 firmado por la junta directiva de la Corporación, ya que no contaban con el aval de la entidad y no podían garantizar la tranquilidad del turista. Cáceres en ese sentido aseguró que esa medida era impropia y lanzó duras críticas a la Promotora de Turismo tachandola de “Elefante blanco de Cartagena”. Por último, Adelina Covo aseguró que la C.N.T tenía todas las facultades para ejercer dicha medida.<sup>136</sup> El objetivo de la operación se puede leer en esta nota de El Universal:

“Yo no he retenido ningún carnet de turismo, ni he ordenado que retengan ninguna credencial” declaró la directora de la promotora de turismo de Cartagena, Adelina Covo de Guerrero ante el Consejo de esta ciudad que la citó para la sesión ordinaria de ayer.

En el acalorado debate dirigido por el concejal liberal Javier Cáceres Leal, la señora Covo de Guerrero explicó que la orden surgió de una reunión que convocó la ANATO (Asociación que agrupa todas las agencias de la ciudad) en donde estuvieron presente la gerente de la Regional Corporación Nacional de Turismo, Doña Josefina del Valle, representantes de las agencias de turismo, el Intra, la Policía de Bolívar y las autoridades portuarias de esta capital.

“allí se acordó, que de acuerdo a las infracciones que vienen cometiendo los guías de turismo, como es organizar toures, las autoridades competentes deberían entrar a detener las licencias”.

Dijo que esa orden la emitió directamente la Corporación Nacional de Turismo, ya que han violado el acuerdo 1 de 1984 emitido por la junta directiva de esa entidad. Advirtió

---

<sup>136</sup> (AHC), “Para reglamentar el oficio, retuvieron carnets a guía de turismo”, *El Universal*, Cartagena, viernes 30 de agosto de 1985, p. 6

que ese gremio se le prohibió ejercer la organización de esas actividades, porque no cuentan con ningún mecanismo para asegurar la completa tranquilidad del turista.

Mientras que el concejal Cáceres Leal en más de una ocasión calificó de improcedente la medida y lanzó severas críticas a la promotora de turismo, denominándola como “el elefante blanco de Cartagena”, la directora de ese organismo aseguró que la única participación que tuvo esa dependencia fue suministrar a la C.N.T. los inspectores que requería para efectuar esa operación. Por otro lado, recordó a Cáceres Leal que la C.N.T. tiene plenas facultades para ejercer esa medida.

#### Objetivos de la operación

La directiva de la Promotora de Turismo anotó que la retención de carnets que ordenó al C.N.T. básicamente buscaba reglamentar la carrera de los guías, aprobado por el presidente de la República Belisario Betancur Cuartas. Como es bien sabido por la opinión pública, Cartagena en este momento tiene superávit de profesionales graduados en esta rama, que de acuerdo con la reglamentación presidencial pueden entrar a desempeñarse como guías turísticos, contando a su favor con un cúmulo de conocimientos en la parte humanística y académica.

Sin embargo, la ley es amplia en este concepto y establece unos requisitos que deben cumplir quienes se han dedicado a esta profesión de forma empírica “quienes cumplan con los debidos reglamentos, la Corporación le expedirá su carnet”, agregó la señora Covo de Guerrero. Finalmente, la señora Adelina Covo dijo que Cartagena no está compitiendo a nivel turístico con ninguna ciudad colombiana sino con países como Francia, Italia, España. “Por eso es necesario tener unos servicios turísticos a la altura de los turistas, en donde haya control de cupo, salvavidas, seguridad en fin que se cumplan las reglas conforme lo ordena la ley.”<sup>137</sup>

En la primera parte del informe, observamos como la corporación atiende a una violación del acuerdo 1 de 1984 que protege los derechos comerciales de la empresa privada al evitar que los guías organicen, promuevan y operen excursiones, ya que para eso existían las agencias operadoras. Es decir, los guías de Cartagena se habían convertido en competencia directa y desleal de las agencias.

Ahora bien, en la segunda parte (*La directiva de la Promotora de Turismo...*) podemos ver que la verdadera intención de la Corporación era reglamentar la actividad con personal idóneo, y además incluir a los profesionales con formación humanística y académica. Es decir, profesionales de otras ramas que pudieran dedicarse a la guianza también dejando claras las intenciones del gobierno de frenar el proceso empírico de los anfitriones de la ciudad y comenzar uno nuevo con formación ya adquirida, con el fin de elevar el perfil del guía en

---

<sup>137</sup> (AHC), “Para reglamentar el oficio, retuvieron carnets a guía de turismo”, *El Universal*, Cartagena, viernes 30 de agosto de 1985. P. 6

detrimiento de los ya veteranos guías de los 80's "Ustedes son los pioneros y tienen su carné asegurado. Pero de ahora en adelante, el que aspire a ser guía de Cartagena tiene que ir a la universidad, tiene que ser académico ¡Pero eso no se cumplió!"<sup>138</sup> dice Rafael con un tono de desaprobación al ver que a pesar de estos controles, las promociones siguientes carecían de estos requisitos.

En el año de 1985 se presentó otro caso donde hubo una agresión por parte de un miembro de la policía portuaria al diputado Javier Cáceres. La siguiente nota del Universal lo relata de la siguiente manera:

El concejal del grupo marunista, Javier Cáceres Leal, fue detenido y golpeado por un miembro de la policía portuaria acantonada en el terminal Marítimo de Cartagena, cuando se aprestaba a ingresar con un grupo de guías de la cual es su presidente atender la llegada de mil turistas.

La disputa se presentó cuando el teniente de apellido Vázquez, dijo desconocer el arreglo a que previamente habían llegado a los guías con el comandante de la policía portuaria, por el cual se permitía el ingreso de 6 guías y otros 6 estarían a la espera para entrar en operaciones.

Cáceres Leal – según José Humberto Cáceres, solicitó al teniente mantuviera la calma, y la respuesta que recibió fue un duro golpe de karate en el rostro y de la detención inmediata en el comando portuario y posteriormente su traslado a la estación norte donde permanece recluso.

De otro lado, Carlos González, Claudio Flórez y José Humberto Cáceres, todos directivos de la Asociación Colombiana de Guías Turísticos, reclamaron a las entidades y agencias de viajes, su intervención para poner fin a las irregularidades y maltrato a que se ven abocados los guías turísticos en la ciudad de Cartagena.

"muchas veces nos abstenemos de denunciar para evitar escándalos, por cuanto eso perjudica la imagen de la ciudad, pero tampoco vamos a permitir tantos desafueros" dijeron los denunciantes.

Indicaron además que no solucionar la situación de las autoridades se verán precisadas a organizar un movimiento de protesta que dejaría a Cartagena el primer centro turístico del país, sin los servicios de profesionales en esa materia.<sup>139</sup>

Los casos de maltrato y exclusión en contra de los guías de turismo de la ciudad se seguían presentando, este inconveniente al igual que los otros, se presentaba porque no dejaban ejercer el derecho al trabajo a los guías independientes que competían en desventajas con las grandes

---

<sup>138</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015

<sup>139</sup> (AHC), "En Terminal Marítimo Golpeado y detenido el concejal Cáceres", *El Universal*, Cartagena Jueves 26 de septiembre de 1985, pp. 1 y 2.



entidades operadoras de turismo. De igual forma, se deja claro que, este gremio usaba la denuncia pública como única vía para defender el derecho al trabajo, representadas por quejas a través de la prensa local y en las cartas que se le hacían llegar al gobierno nacional.

En el transcurso de la investigación se ha evidenciado el proceso de inserción de nuestros anfitriones en la prestación de servicios de guías de turismo, en este caso Rafael Sarmiento. Con el ha sido posible visualizar algunos obstáculos por los cuales tuvo que pasar para llegar a esta labor en las condiciones exigidas por el estado. En ese sentido, con el transcurrir del tiempo se van insertando nuevas dinámicas, es el caso de la carnetización por parte de la Corporación Nacional de Turismo. Lo que buscaba dicha entidad era legalizar, controlar y ordenar a todos los guías de la ciudad, con el fin de garantizar una mejor prestación del servicio. Actualizar y refrescar el conocimiento en cuanto a la historia de Cartagena fue también uno de los pilares fundamentales de dicha entidad, con los cursos que se dictaron en el SENA entre otros. En ese orden de ideas, la carnetización también trajo sus problemas a pesar de que se encontraban identificados muchos de ellos eran expulsados y excluidos del puerto por parte de la policía portuaria, además se agrega la desigual competencia que tenían con las grandes agencias constituidas y entre los mismos guías –lo veremos más adelante–.

Otra forma de exclusión de los guías de turismo locales fue a partir la empresa privada y/o operadores turísticos que para la época también como ya se ha mencionado eran competencia para el gremio, pero de una manera desigual. La actividad turística crecía y todos querían sacar provecho de ella. A continuación un caso que se presentó para este mismo año (1984):

Un verdadero drama humano viven los guías y taxistas del terminal marítimo de Cartagena, ya que la empresa Caribe Tours no los deja ver ni un solo turista, porque a todos los empaqueta en sus modernas busetas, dejando sin trabajo a cerca de doscientos cartageneros que están totalmente blanqueados. Y la situación resulta aún más irónica cuando el propietario de la mencionada agencia receptiva, señor Jim Buttgens, es extranjero y se ha convertido en uno de los pulpos de mayor tradición en la ciudad, por la capacidad que tiene su empresa.

Cuentan los taxistas y turistas que en el año pasado con ocasión del arribo del Queen Elizabeth que trajo a la ciudad alrededor de 2.000 turistas, el señor se encargó por sus propios medios de que ninguno de ellos tuviera acceso a los visitantes, convirtiéndose en un ave de rapiña para los desesperados cartageneros que fueron aguantados por las autoridades para evitar un conflicto en las puertas del terminal, ya que tanto el señor

Buttgens como los desempleados se peleaban los turistas, hasta cuando fueron trasladados en los vehículos de la agencia de turismo.

“con hambre no hay ética”

El Universal pudo establecer que en Cartagena existen más de 200 guías profesionales de turismo, sin embargo sólo 180 están carnetizados; y un número similar a los anteriores pero empíricos. Además, en el Terminal Marítimo de Cartagena están parqueados alrededor de 100 taxistas, que últimamente no tienen cabida al movimiento turístico que presenta el muelle porque según ellos fueron desplazados por la mencionada agencia receptora.

Cada guía graduado, por lo general ha estudiado dos años en el Servicio Nacional de Aprendizaje, SENA, y la mayoría han tomado cursos de inglés en el Colombo Americano, sin que se les tenga en cuenta ninguna de estas capacidades.

El grupo de desempleados sostuvo que “con hambre no hay ética” y que llegarán a medidas extremas si la Corporación Nacional de Turismo no Adopta las medidas del caso para dar cumplimiento al convenio establecido entre los guías y la corporación consistente en dejar un 30 % de los pasajeros para resolver sus entradas económicas.

Dijeron que la mayoría tienen cuotas atrasadas de arrendamiento y colegios y que la situación actual ha provocado una crisis en sus familias, ya que anteriormente por cada hora de servicio recibían 10 dólares y por transportarlos hasta las joyerías un dólar, además del 20% por cada venta de esmeraldas.<sup>140</sup>

Los incidentes que se presentaban en el terminal marítimo eran constantes, en este caso entre los guías y las agencias operadoras. El asunto se radicó en que la empresa Caribe Tours maximizó sus ventas al total de pasajeros que el barco traía dejando sin turistas –de acuerdo con el informe– a los guías independientes que no trabajaban para el operador, pero que cumplían con todos sus requisitos. El ejemplo más diciente fue el que se presentó con la llegada del Queen Elizabeth en el año anterior, la empresa ya mencionada monopolizó todo lo relacionado con los turistas entre transporte y guías, causando descontento entre el gremio de taxistas y guías independientes que esperaban una equitativa distribución basada en acuerdos pactados.

Según los datos que nos suministra el Universal de 1984, en Cartagena se encontraban registrados 180 guías carnetizados, graduados y certificados por el SENA. Una mayoría no determinada tenían conocimientos de inglés certificado por el Instituto Colombo Americano y 180 guías más tenían conocimiento de la actividad empíricamente sin acreditación. Si bien estas personas cumplían con los requisitos establecidos por la Corporación Nacional de

---

<sup>140</sup> (AHC), “Denuncian taxista y guías un “pulpo” nos impide acercarnos al turista” *El Universal*, Cartagena, domingo 30 de septiembre de 1984, p. 8

Turismo eran excluidos, no había una equidad en cuanto a la proporción de guías registrados en la ciudad con la gran empresa, en este caso Caribe Tours.

Para el año de 1984, los guías usaban la denuncia pública a través de los medios de comunicación como mecanismo de defensa contra los abusos a los cuales eran sometidos. Otra eventualidad se presentó en el año de 1987 en el mes de diciembre, nuevamente entre los guías y una de las empresas de turismo de la ciudad, El Universal lo resaltó de la siguiente manera:

Una seria controversia se originó el sábado anterior entre los guías de Cartagena y una de las más importantes agencias de la ciudad que para el recibimiento de un barco francés decidió traer los guías desde Bogotá, lo que originó la lógica protesta de los locales al verse desplazados en su propia ciudad.

Al momento de descender los pasajeros del barco los conductores de taxis, de las busetas, así como los que debían operar lo referente al transporte, se solidarizaron con los guías y se negó cada uno a hacer lo que le correspondía. Por lo tanto, no había quien condujera, quien abriera las puertas, no había nadie que laborara, ante tal emergencia, en una inteligente, decisión, el gerente de la agencia envió a los guías bogotanos al hotel y contrató a los guías locales, surfeando de esta forma la dificultad y sentando un precedente, pues lo lógico es que el movimiento turístico que se genere en la ciudad beneficie a los cartageneros.<sup>141</sup>

El problema surgió porque un crucero francés solicitó al operador en Cartagena realizar tours en ese idioma obligando a este a traer los guías directamente desde Bogotá, esto generó descontento entre los guías de la ciudad aludiendo un desplazamiento y una competencia desigual. Al ver este hecho los otros gremios que se beneficiaban de esta actividad, en este caso los conductores de las busetas y taxistas se solidarizaron en la no prestación de este servicio. Este suceso presionó a la agencia de turismo a retirar los guías traídos desde Bogotá, para darle paso a los locales. En este caso, se evidencia nuevamente la falta de oportunidades de capacitación de los guías en la ciudad en idiomas extranjeros, donde la empresa privada prefirió importar mano de obra antes de formar a la local.

Otros de los grandes problemas que se presentaron con relación a los guías y las empresas de turismo fueron las constantes denuncias por estafas durante el año de 1987 registradas por El

---

<sup>141</sup>(AHC), “El caso de los guías”, *El Universal*, Cartagena martes 1 de diciembre de 1987, p.3

Universal. En ella se reflejan los falsos vendedores de tours a precios más económicos que desprestigiaba la labor de los guías. Por otro lado, vemos que las empresas de turismo tenían el monopolio de esta actividad, aludiendo ser las únicas en prestar estos servicios porque pagaban impuestos y presentaban quejas a la Corporación Nacional de Turismo para que no se dieran este tipo de irregularidades.

Las víctimas en el primer caso fueron unos turistas canadienses que compraron paquetes turísticos falsos (según el informe), donde salieron engañados y el dinero le fue hurtado. La forma de cómo operaban los estafadores lo describe El Universal de la siguiente manera:

Una nueva modalidad con la cual están saliendo estafados los centenares de turistas especialmente canadienses, que para esta época visitan la ciudad de Cartagena, cuando personas inescrupulosas, entre ellos los denominados “areneros” o vendedores ambulantes de mercancías, quienes se han dedicado a ofrecer a los visitantes las boletas para el tour a Islas del Rosario, La Boquilla, Bocachica y Santa Marta, el cual no pueden realizar luego de adquirir las boletas por cuanto resultan “chimbas”.

La situación que se ha presentado con mayor auge en los últimos días obligó a los empresarios de viajes a estos lugares a solicitar a los visitantes se abstengan de adquirir tales tiquetes que son ofrecidos a precios muchos más bajos, por cuanto corren el riesgo de perder el dinero, toda vez que en las agencias no se recibe ninguna clase de boletería que no haya sido adquirida en los hoteles o lugares autorizados por las agencias. A muchos incautos se les vendió el boleto mediante el sistema de abono con el compromiso de recogerlo en los hoteles, pero los supuestos organizadores del paseo no vuelven aparecer.<sup>142</sup>

Esta situación se presentaba constantemente en la ciudad, la proliferación de estafadores que sacaban provecho del crecimiento de la industria del turismo, mientras que las agencias exigían mayores controles de las autoridades locales para detener estas acciones ilegales. Al igual las ventas de Tours a las Islas era un dolor de cabeza para estas agencias ya que habían vendedores ambulantes de dichas excursiones que no pagaban el debido impuesto, alegando que podían dañar el mercado.

Lo que no muestra la fuente en este caso, es que las empresa privada se quedaba con todo el monopolio donde algunos guías de la ciudad se dedicaron a la promoción de productos

---

<sup>142</sup> (AHC), “Estafan a canadienses con falsos tours”, *El Universal*, Cartagena, jueves 8 de enero de 1987, p.6

turísticos en la playa o en la calle avalado por los proveedores de servicios turísticos. El real problema es que cada vez hubo más promotores en la calle que por razón de la competencia bajaban sus precios con el fin tener una venta exitosa. Desde ese momento, se convirtieron en competencia de las agencias de viajes eternizando el conflicto comercial iniciado desde los años 60's.

Ahora bien, el informe nos muestra otro actor en la ecuación comercial que veía en los guías y promotores turísticos en la playa (de ahí al calificativo de “areneros”) a su mayor dolor de cabeza: los hoteles. Ellos se convirtieron en un intermediario más entre sus huéspedes y los operadores de servicios turísticos quienes desde la barrera observaban la situación pero para ellos era conveniente. Mientras más gente promocionara su producto, mucho mejor.

Lo que hace la prensa es manejar una doble moral en cuanto al tratamiento de las partes en disputa, recordemos que muchos de los vendedores, conductores y, en especial, los guías fueron los primeros sigilosamente esta labor durante la mayor parte del siglo XX en Cartagena, hasta que se consolidaron las grandes agencias en la segunda mitad de los años 1980 y comenzaron las diferentes disputas. Un ejemplo de este tipo de inconveniente es el siguiente:

En los últimos días se ha visto una proliferación de ventas ambulantes y en establecimientos no autorizados por la Corporación Nacional de Turismo de toures y excursiones a las Islas del Rosario y dentro de la ciudad, lo que construye una irregularidad alarmante de la cual las principales perjudicadas son las agencias de viajes, pues ellas como entidades son obligadas por la C.N.T a pagar impuestos, llevar estadísticas, además de todo lo que conlleva mantener una oficina enfrentados a una competencia desleal con vendedores que ni pagan impuestos, ni son supervisados y, por lo tanto, pueden regatear el precio y dañar el mercado.

Este es un hecho en el cual debe tomar inmediata carta la oficina de la Corporación Nacional de Turismo en Cartagena, al frente de la cual figura Josefina del Valle, pues hay que ser justos y tener en cuenta la inversión en dólares que hacen las agencias de la ciudad para promocionar la Heroica en el extranjero y los frutos de esa inversión no se ven por esta clase de irregularidades, que se corregirán con una intervención de la C.N.T.

La competencia en toda actividad es saludable, pero cuando se enfrentan de igual a igual, y en este caso la pelea es muy dispareja, porque cuando los frentes venden el mismo producto, pero solo uno tiene carga de impuestos y otros gravámenes, entonces sólo puede ser ganadora una parte que no invierte, que no deja beneficios y que se aprovecha del mercado cultivado por los otros.

Una vez más reiteramos que la solución a este problema está en manos de la C.N.T local, pues al paso que vamos en unos pocos días en cualquier chaza de la esquina o en cualquier fonda habrá un talonario de tours con las consecuencias fácilmente previsibles y que no le reportan ningún beneficio a la industria sin chimeneas de Cartagena. Las agencias de viaje en este sentido tienen toda la razón, pues son ellas las que hacen enormes inversiones y la recompensa no se ve por ningún lado. Además, esa proliferación de ventas en cualquier sitio de la ciudad por establecimientos no autorizados y por personas que se dedican a otras actividades es la que de margen para que se presenten casos como la de la estafa hecha a los turistas canadienses que se le vendieron excursiones con talonarios falsos. La reglamentación de la actividad y las especificaciones de la Corporación Nacional de Turismo son muy claras, entonces sólo hay que hacerlas cumplir para el bien de todos.<sup>143</sup>

Las agencias de viajes exigían una competencia de igual a igual, pero los operadores de servicios turísticos necesitaban vender su producto a como diera lugar y en el otro lado de la balanza estaban los promotores de servicios turísticos (entre ellos algunos guías que desempeñaban esa labor) que estaban al servicio de los operadores también. Estos hechos también se presentaban por el alza en el precio de los tours, era allí donde los “areneros” aprovechaban y vendían sus paquetes turísticos a más bajo costo y asequible para los turistas, el problema entonces era para las agencias de viajes que al no tener la movilidad de los promotores en la calle, les quitaban literalmente la mayoría de los clientes a ellas:

El alza en los precios de los toures a las Islas, lógicamente ha puesto estos fuera del alcance de un considerable número de personas, que ahora se vuelcan hacia los que venden los “areneros” o ilegales y que lógicamente no tienen todas las ventajas de los otros. Los operadores dicen que todo sube, y que incluso que está presente temporada trae un nuevo impuesto, cuyos recaudos irán a la promotora de turismo, y de ahí el aumento en el precio del tour.

Por su parte, los usuarios protestan, como suele hacerse ante un alza, pero finalmente su protesta no encuentra eco y tienen que echar mano de aquellos precios más baratos. Aquí es donde se aprecia un control más eficaz de las autoridades, pues esto ha conllevado a que lanchas pequeñas con capacidad para veinte pasajeros, viajen a las Islas con cuarenta a bordo. La Capitanía de Puerto debe tomar cartas en el asunto y prevenir así una tragedia que después todo el mundo lamentaría, y que lógicamente repercutiría en la imagen de la industria. A estos vendedores de toures en el Muelle de los Pegasos se les debe exigir que operen con el cupo estipulado por la capacidad de la lancha y que tengan los requisitos de seguridad.<sup>144</sup>

---

<sup>143</sup> (AHC), “Proliferación de ventas”, *El Universal*, Cartagena, miércoles 14 de enero de 1987. Actualidad, p. 3. “Chaza” es un puesto callejero o informal donde se venden dulces y cigarrillos.

<sup>144</sup> (AHC), “El alza de los toures”, *El Universal*, Cartagena, miércoles 9 de diciembre de 1987, p. 3.

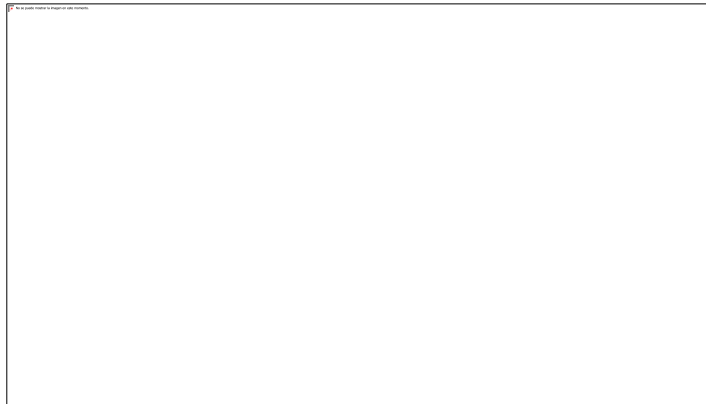
Estas irregularidades que se presentaron a lo largo de este año demuestran el incipiente control y regulación de la promoción de productos turísticos por parte de las autoridades competentes en la industria. Estos problemas que aquejaban a los guías, agencias de viajes, entre otras, por un lado, se puede afirmar según las fuentes que consultamos, que en gran medida favorecía a la empresa privada con todos los beneficios, mientras que los guías independientes y los que se dedicaban a otras actividades relacionadas con el turismo (conductores de taxi, buses, vendedores ambulantes, entre otros) no eran tenidos en cuenta para desarrollar un trabajo equitativo. Cabe resaltar que tanto la Promotora Nacional de Turismo y la Corporación Nacional, hicieron esfuerzos para capacitar a muchos de los guías pero estos en muchos casos se vieron excluidos argumentando que pese a estar capacitados no tenían autorización para entrar en el puerto –muchos de estos casos fueron expuestos anteriormente–.

Para la misma época la prensa local registró un caso de supuesta estafa por parte de unos guías que según les prometieron un tour a las Islas del Rosario entre otras, la nota asegura que dichas personas estaban carnetizadas por la C.N.T y pertenecían a varias empresas turísticas de la ciudad, pero la Corporación informó que no tenían a ninguno de los detenidos registrados en su base de datos. Por otro lado, varios guías que estaban retenidos afirmaron que no tenían que ver con este inconveniente culpando a los vendedores de turismo por este incidente. Aquí exponemos lo que decía la prensa:

Varios guías de turismo fueron detenidos en Bocagrande, luego que turistas estafados en la ciudad denunciaran el hecho ante las autoridades competentes. Un total de quince fueron capturados por la policía por estafar a los turistas al prometerles a estos “tours” hacia las Islas del Rosario y otros sitios turísticos de la ciudad que nunca cumplían. Una vez recibido el dinero por los guías y establecida la ruta que debía seguirse, llegada la hora de cumplir el compromiso, los mismos manifestaban que el vehículo se había dañado o que el cupo no se había llenado. Los cicerones aprehendidos están carnetizados por entidades como Utrabol, Emprotour, Asotour, City-tour y por la Corporación Nacional de Turismo. Por su parte, la corporación Nacional a través de la oficina de Servicios Turísticos informó que dentro de los 150 guías de turismo carnetizados por la entidad, no se encuentran registrados los capturados por la policía, y que por tanto le corresponde a ella imponer la sanción correspondiente. La Corporación Nacional de Turismo solamente tiene facultad para sancionar a los guías que son carnetizados por esta entidad y que actúen ilegalmente.<sup>145</sup>

---

<sup>145</sup> (AHC), “Por estafa. Retenidos “guías” de turismo”, *El Universal*, Cartagena viernes 17 de julio de 1987.



**El Universal, viernes 17 de julio de 1987.**

Al mismo tiempo que se denunciaba la noticia, varios de los guías carnetizados por la C.N.T salieron a defenderse de las acusaciones que se les tenía en su contra. Alegando que ellos solo se dedican a orientar a las personas que desean conocer la historia de la ciudad, así se aprecia en el siguiente aparte:

(...)Alberto Marín Zamora, Hernando Marrugo, Lorenzo López y Rodrigo Rodríguez de Ávila expresaron que son los vendedores de turismo los que realizan tales acciones ilícitas y que ellos sólo tienen la función de conducir e ilustrar sobre los sitios turísticos de interés. Los guías de turismo aclararon que en ningún momento han efectuado este tipo de actividades y que ellos sólo orientan a los huéspedes de Cartagena sobre aspectos interesantes de la ciudad.<sup>146</sup>

En la denuncia siguiente que hace Franklin Puento ante El Universal, podemos ver que no sólo los guías de la ciudad tenían problemas con las agencias de viajes y las entidades estatales, sino también entre ellos mismos, donde se evidencia una disputa y divisiones que fracturaban al gremio. Así lo deja claro Puento Doria en esta nota:

Denuncia contra la junta directiva de Asociación Colombiana de Guías y promotores de turismo, seccional Cartagena, hizo ante la sala de redacción de “El Universal” en el día de ayer Franklin Puento Doria, Miembro de mencionada asociación.

Puento Doria manifestó que existe una gran preocupación entre 150 miembros de Acolgiprotur, por lo que él ha denunciado como marginamiento y discriminación de los guías profesionales de turismo de Cartagena, en el sentido que los directivos de la agremiación manipulan a su antojo los distintos programas de turismo que se realizan en esta capital.

---

<sup>146</sup> (AHC), “Dicen guías: no somos estafadores”. *El Universal*, Cartagena, sábado 18 de julio de 1987.



Señaló, igualmente, que en la actualidad cuando se han incrementado los vuelos chárter procedentes de Canadá y se proyectan otros de España y toda Europa, a los guías profesionales de turismo de Cartagena, no se les deja laborar como tales, aduciendo, los directivos de Acolgiprotur, la falta de preparación de los guías.

“Es lamentable que se nos trate de esta forma, cuando todos los guías turísticos, agremiados en Acolgiprotur, son egresados de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, del Colegio Mayor de Bolívar, del Servicio Nacional de Aprendizaje, SENA, licenciados en idiomas, y graduados en diferentes instituciones del país y del exterior. Si nosotros no estamos capacitados para desarrollar tal labor, ¿Entonces quién? Señaló Franklin Puente Doria.

De igual manera, denunció la ilegalidad de la reciente “elección” de Junta, donde a decir verdad no hubo votación democrática, sino nombramientos con lo cual se demuestra la política de marginamiento hacia un alto porcentaje de los guías profesionales de turismo de Cartagena. Asimismo indicó que la cuenta de la asociación, no aparece registrada como tal, sino a título personal del tesorero.<sup>147</sup>

El descontento que manifestaba Puente Doria era contra los directivos de la asociación a la cual él pertenecía. Es evidente que había una exclusión de los guías en los programas turísticos, afirmando que algunos no se encontraban preparados para ejercer esta labor. En el aparte anterior se comentó acerca de una organización gremial la cual se caracterizaba por su trabajo colectivo y cerrado con las agencias de viajes operadoras de cruceros y charters llamada “Colegio Nacional de Guías” o también conocida popularmente como “Los 20 de Colombia”. Podemos interpretar en este artículo que la preocupación de Doria es la política excluyente que aplica la mencionada agrupación bajo el argumento de que los miembros de Acolgiprotur se componía de gente no capacitada a lo que él argumenta lo contrario.

Al basarnos únicamente en la fuente de información de la prensa en estos casos, es muy difícil comprobar quién tenía la razón. No obstante, basado en la lógica proteccionista de la agremiación llamada “los 20 de Colombia” (contado por Rafael Sarmiento), podemos inferir que era el mejor argumento para evitar recibir nuevos miembros y monopolizar el trabajo con el fin de aumentar los ingresos colectivos y la frecuencia en la contratación, transgrediendo y violando la ética de trabajo (Según Doria) y, por supuesto, la economía de sus colegas.

---

<sup>147</sup> (AHC), “Denuncian manipulación en turismo, hay marginamiento de los guía profesionales”, *El Universal*, Cartagena, miércoles 25 de febrero de 1987.

Otra manera de ver casos de exclusión por parte de guías a sus colegas lo cuenta Rafael en los inicios donde era clara la individualidad del oficio como tal:

Ni los jamaquinos, ni los sanandresanos, ni los de acá me enseñaban nada. Es más, me consideraban competencia! Cada vez que podían trataban de sacarme del muelle para que me aburriera y no volviera, como ellos hablaban más inglés que uno llegaban y apartaban a los gringos de uno, recuerdo que decían “He doesn’t have any car!” también decían “comisión guide” entonces los gringos decían: “I’ll go with him” osea con los jamaquinos o sanandresanos.

El guía siempre ha sido una persona que te habla de una manera ahora y luego lo hace diferente, hay mucho egoísmo. Siempre que puedan tratarán de quitarte lo que tienes.

Guía come guía<sup>148</sup>

Un último caso enfrentan a guías y taxistas. En esta ocasión los primeros reclaman a los segundos la usurpación de su rol con el fin de concentrar las ganancias en una sola persona. Esto ya lo habíamos visto en las palabras de Sarmiento en los años 60’s “(...) le daban 10 carros (taxis) a cada guía; pero los choferes eran desordenados, cada uno cogía por su lado, porque el recorrido era Cerro San Felipe (...) pero muchos de los choferes se desviaban para otros lugares y sólo dos cumplían este recorrido. Cuando las quejas llegaron a la agencia por el mal servicio de los taxistas (...)”<sup>149</sup> Para 1989, el guía Freddy del Toro en el periódico El Universal manifestó lo siguiente:

Todo lo que se relacione con el turismo tiene que ver mucho con el equilibrio económico de Cartagena, teniendo en cuenta que es su principal industria, por tanto la ciudadanía debe estar bien informada al respecto. Esta es una salvedad necesaria, porque últimamente se le ha estado mal informado por parte de un grupo de choferes de taxi (aproximadamente 40) que tienen el privilegio de “guiar” turistas, cuando se sabe que ésta, es una labor abocada única y exclusivamente al guía de turismo.

Hay que informarle a la ciudadanía que no es todo el gremio de choferes, sino un grupo, el mismo que ahora, hace sus nauseabundos ataques contra los que con esfuerzo y ahínco se han dedicado a la titánica labor de cultivar y luego mantener el turismo en Cartagena: las agencias de viajes ( Caribe Tours, T.M.A. , Aviatur, Dáger Tour etc.).

Cartagena, por ser polo de desarrollo turístico y ser reconocida por la UNESCO, como patrimonio de la humanidad, no puede quedarse atrás, en materia de servicios turísticos, con respecto a otros sitios de su atracción del mundo. El mayor incentivo de los pasajeros de los barcos que arriban, es el tour por la ciudad; los vendedores a cargo, no pueden

---

<sup>148</sup>Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

<sup>149</sup>Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015.

negarse a venderlo a ninguno de ellos porque el barco, en cuestión pierde calidad en servicios. Se trata de una operación interna y anticipada la llegada del barco; y a su vez, la agencia a cargo no puede negarse a brindar el servicio de busetas, por que pierde el barco. No sólo ella; la ciudad.

No se puede pensar que usando 50 o 60 busetas, 3 veces en promedio al mes, sólo durante la temporada turística pueda perjudicar a la ciudad, cuando ahora hay un incremento de buses, colectivos y por otro lado de buses de turismo. Esto es un ardid de los choferes de taxi para apoderarse de lo que no han trabajado. Se trata del turismo, cosa delicada. La principal fuente de ingreso a la ciudad y segunda de Colombia, y no puede ser atendida por advenedizos que no estén preparados para esto. Sin embargo, los choferes lo están haciendo, desplazando así, al auténtico guía. Una muestra fehaciente es El Universal del 29 de diciembre de 1988, en primera página, aparece un taxista “guiando” en la Popa. El periódico afirma erróneamente, que es un guía, tal vez, porque se supone son estos los que deben desempeñar tan responsable labor. Esto ha perjudicado, en grado sumo, la imagen del guía al cual le atribuyen toda las desavenencias al respecto.

No se debe reemplazar la organización por improvisación; el conocimiento por el oscurantismo: la calidad de los pésimos servicios. La ciudad ni la infraestructura turística, de años atrás, no puede perjudicarse por las maquiavélicas ideas de un grupúsculo con intereses mezquinos y muy particulares.

A cambio de esto, hay un grupo de guías oficiales con taxis en buenas condiciones, con acondicionadores de aire, que si están a la altura de un turismo exigente y no han dicho nada, porque saben cómo se mueve el turismo intrínsecamente.

Ojalá este grupo de taxistas–transportadores le colabore a la ciudad en tiempo de vacas gordas, cuando sólo hacen carreras a Crespo, Manga y Bocagrande y se niegan a brindar servicios a otros sectores: la ciudadanía se acuerda de esto.

Gracias<sup>150</sup>

En el anterior artículo vimos la preocupación de un guía de turismo que a través de un buzón de la prensa local plantea una situación muy delicada –según ellos– como lo es la delgada línea entre el rol de guías y el de los taxistas. Algo que nos muestra la columna es que todo conduce a que los taxistas ofrecen sus servicios al turista de crucero y a la vez se ofrece como guía, excluyendo al profesional en esta labor de su fuente de sustento.

También Freddy del Toro en su argumentación, se adscribe a la importancia de las agencias de viajes quienes son las que hacen posible que los cruceros lleguen a la ciudad. La misma empresa privada que los han tratado de marginar de esta labor como ya hemos visto, luego es una manera conveniente de buscar respaldo tras reconocer la fortaleza de la una sobre ellos.

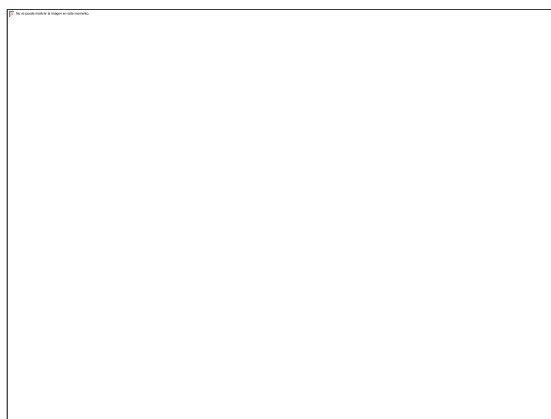
El artículo es enfático en marcar una diferencia entre los unos y los otros. Esto lo expresa al referirse a la columna presentada anteriormente por el mismo diario que mostraba a un

---

<sup>150</sup> (AHC), “¿Guías o taxistas?”, El Universal, Cartagena, lunes 22 de mayo de 1989.

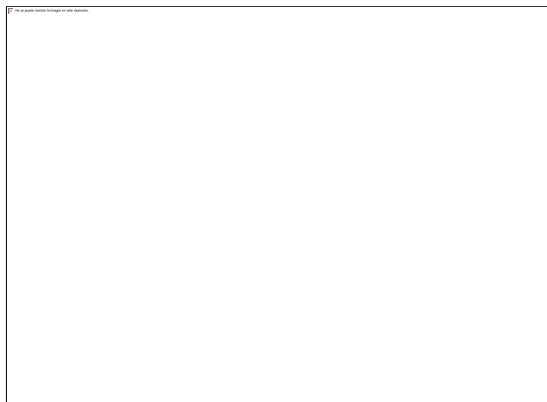
supuesto guía que al final era otro taxista. El descontento del guía denunciante, radica en que la imagen del guía se ha tergiversado de tal manera que cualquiera podría ser uno de ellos, desconociendo todo por lo han tenido que pasar.

Ahora bien, muy en el fondo, indudablemente hay un sentido proteccionista con relación a detener cualquier intención de otros de entrar a este conglomerado que como decía El Universal para el caso de la retención de carnets, ya había un “superávit” de guías en la ciudad, así que la competencia iba a ser más fuerte. Una forma de ilustrar esta disputa por los turistas que salían de manera independiente a Cartagena mucho mejor, lo muestra el universal en la siguiente imagen:

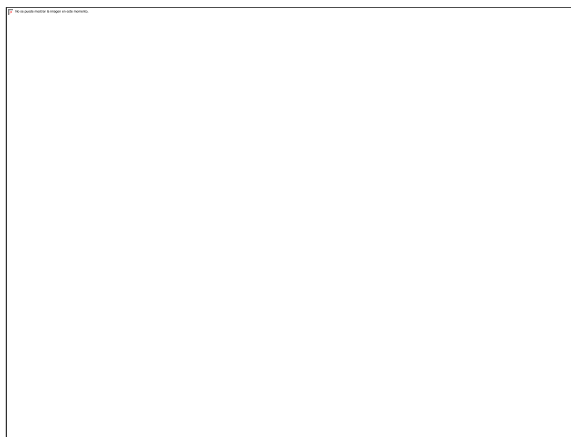


**El Universal, domingo 16 de diciembre de 1984.**

Finalmente, un hecho curioso de inclusión registró la prensa entre los años 1986 y 1987. Varios guías recibieron un estímulo y no por parte de las entidades gubernamentales, tampoco de las agencias de viajes y mucho menos de los operadores, sino por parte de las directivas de la joyería Cesáreo, la cual era la más reconocida de la ciudad. Aquí lo deja claro las siguientes notas:



Los guías de turismo de Cartagena recibieron premios de la Joyería Cesáreo por la labor desarrollada por ellos en beneficio del turismo de la ciudad. **El Universal, 24 de julio de 1986.**



La junta directiva de la joyería Cesáreo al finalizar la temporada turística de los cruceros por el Caribe que hacen escala en Cartagena efectúa una premiación entre el cuerpo de guías que labora en este campo de acción para tal efecto, en el centro recreacional Comfenalco de crespó se realizó el sábado en la noche la entrega oficial de los premios a los ganadores de este año, favoreciendo en el primer lugar a Rafael Ortiz. De igual manera a la agencia de viajes Caribe Tours (...).<sup>151</sup>

Vemos en estos dos apartes del diario El Universal el nivel de exclusión en que los guías de turismo de la ciudad de Cartagena estaban. Esto se evidencia a partir de la falta de estímulos, incentivos y reconocimientos que las instituciones públicas como la CNT, la Alcaldía, La Promotora de Turismo y la empresa privada en el periodo investigado nunca realizaron a los

---

<sup>151</sup> (AHC), “Estímulo para el turismo”, *El Universal*, Cartagena, lunes 22 de junio de 1987. De izquierda a derecha en la foto: Emilse Chalá, Arturo Corpus, Pedro Bossio, José Luis Taboada, Marcia Cesáreo, Edilberto García y Aníbal Sánchez.

que han considerado los anfitriones de la ciudad. A manera contrafactual, surge la siguiente pregunta al final de esta investigación: ¿Si los guías de turismo de Cartagena hubieran formado parte de las políticas públicas desde un principio, en su formación académica, condición socioeconómica y códigos de ética, hubiera sido necesario que una joyería asumiera ese rol?

Ahora bien, queda en evidencia que era una clara estrategia que tenía como fin adquirir lealtad y compromiso con aquellos que durante sus tours paraban en ese establecimiento, tal vez por el surgimiento de otras joyerías que serían su competencia. En todo caso, el hecho que una joyería tomara este tipo de iniciativas que de manera directa estimularía la condición de ser un guía de turismo, era un vacío que posiblemente los cicerones de la ciudad necesitaban llenar con el fin de sentir que formaban parte de algo y que eran pieza importante para el turismo de la ciudad.

No obstante, el hecho que una joyería estimule el trabajo de los guías cambiaría de manera peligrosa la forma de ver la carrera como tal, al supeditar la calidad del servicio y el éxito del oficio al monto vendido al final del tour que a final de cuentas era el estímulo. Es decir, mejor guía era aquel que más joyas vendió a fin de temporada.

Todas estas problemáticas fueron constantes en el periodo tratado 1984 - 1990, la prensa y las fuentes orales evidencian todo lo que sucedió con esta profesión durante estos años. Lo que nos llevó a mirar todo el recorrido de los anfitriones de la ciudad, pioneros en esta actividad. Las disputas, las quejas las denuncias, fueron la única vía para poder sobrevivir en este oficio que cada vez crecía y la competencia era mucho más fuerte.

### ***3. CONCLUSIONES.***

La ciudad de Cartagena en la segunda mitad del siglo XX pasó por una etapa de modernización que marcó su vocación turística de ahí en adelante. A la par de este desarrollo, muchos miembros de las clases populares han tenido protagonismo de manera directa e indirecta en la forma de aportar a la evolución de la industria sin chimeneas. Sin embargo, en la medida que la tecnología fue avanzando y las ventajas operativas fueron facilitando las condiciones de realizar las operaciones y la atención a los visitantes, poco a poco fueron desplazados por las empresas que con gran capital de inversión controlaron la fuente de ingreso de nuestros anfitriones limitándolos de acuerdo a las necesidades de estas.

Queda claro que el origen de los guías de turismo de la ciudad heroica fue informal, empírico e individual, esto al considerar el uno competencia del otro. Tal vez esta es la razón por la cual no pudieron desarrollar mecanismos de inclusión más fuertes para no ser sometidos por las empresas operadoras a trabajar por jornal, sino que ellos pudieron ser sus propios operadores a través de una sola asociación. Para el año 2015, existen 5 asociaciones entre las cuales hay un sindicato (eso requerirá una investigación aparte) esta es una clara debilidad y prueba de la individualidad que las agencias seguramente han tenido que aprovechar.

Las políticas públicas en desarrollo turístico solo fueron enfocadas en modernizar la infraestructura local, dejando un factor muy importante marginado como lo es la preparación ciudadana para aprovechar todos los recursos turísticos que se han tenido. La educación en turismo hacia todos los actores en el periodo investigado –en este caso los guías de turismo– fue insuficiente y deficiente. Esto se afirma a partir de los mecanismos de control aplicados por parte de los organismos del estado que eran más punitivos que preventivos y educativos, con el fin solamente de respaldar los intereses de la empresa privada, que a su vez tampoco se preocupó por mejorar la calidad de sus propios contratistas.

En el día de hoy, la oferta educativa para ser un guía de turismo aún se maneja con intermitencia a través del SENA y últimamente por la Universidad de Cartagena a nivel de tecnología en ambas instituciones. Requerirá una detallada investigación el saber ¿por qué la intermitencia en la oferta educativa para guías de turismo en Cartagena? ¿Estará relacionado con mecanismos de protección para frenar el superávit que mencionó la prensa en detrimento del relevo generacional y comprometiendo la calidad en el servicio como tal?

La historia de vida de Rafael Sarmiento fue determinante para entender las condiciones de la ciudad en muchos aspectos. Primero, las condiciones de la educación a nivel local en la que los pioneros de la guianza tuvieron que sortear para salir adelante y sobrevivir. Segundo, la falta de oportunidades que tenía el cartagenero promedio en especial todo aquel que no era bachiller para acceder a un empleo en una ciudad que apenas comenzaba a generar su industria, fortaleciendo su comercio y criando el embrión de una de las actividades que para el 2010 a nivel mundial representaba más del 10% del PIB, convirtiendo al turismo en la segunda industria más importante del planeta y la razón por la cual cada día hay más países tratando de ingresar a esta, con el fin de reducir la tasa de desempleo de cada uno de ellos.<sup>152</sup>

Finalmente, ver cómo a pesar de la exclusión Rafael logró desempeñar su labor y gracias a ella levantar a su familia hasta el punto donde su economía o sus metas le fueron posibles. Además, algo muy importante es resaltar cómo a partir de su trabajo dejó un aporte a la sociedad como anfitrión de la misma y haber tenido la oportunidad de representar a Cartagena más veces que cualquier reina de belleza, presidente de la república o equipo de cualquier deporte. Para esto, este servidor dejará que el actor principal lo cuente con sus propias palabras:

“Terminé siendo guía porque era fácil y porque no había mucho guía en Cartagena, me gustó y me quedé como guía. La guianza me ha dado para criar 6 hijos, levantar una casa, tener una tienda y estar estable. Mis hijos son bachilleres, uno es técnico de electrónica y seguridad, otro es bachiller y trabaja en Planeación en Barranquilla, una hija también es

---

<sup>152</sup> Brida, Juan Gabriel; Pereira, Juan Sebastián; Such Devesa, María Jesús; Zapata Aguirre, Sandra, La contribución del turismo al crecimiento económico, en *Cuadernos de Turismo*, Universidad de Murcia, núm. 22, España, 2008, pp. 36



bachiller y trabaja en una empresa de licores en Bocagrande. Hace 40 años cuando yo decía que era guía de turismo la gente decía que “eres un huele peo!” porque pasaba oliéndole los peos a los gringos. Después eso era cuando los guías no estaban organizados, cuando eso pasa ya hay un cambio, ya algo más de respeto, la gente no trata a los guías con el mismo vocabulario, se siente que hay más consideración porque ya hemos tenido más formación.”<sup>153</sup>

---

<sup>153</sup> Entrevista realizada por: Luis Fernando Rivera a Rafael Sarmiento, guía de turismo, Cartagena 28 de julio de 2015

## ***Bibliografía***

### ***Fuente primaria: Prensa escrita.***

- Archivo Histórico de Cartagena. La Unión Comercial. Cartagena viernes 23 de junio de 1916, año II, número 266, pp. 4.
- AHC. El Porvenir, Febrero 10 de 1879.
- AHC. Ecos de la Montaña. Mayo 26 de 1918 Número 97.
- AHC. El Universal. 1983 – 1991
- Biblioteca José Fernández Madrid. Hemeroteca. EL Universal. 1983 – 1991.

### ***Documentos oficiales:***

- AHC. ACUERDOS. Acuerdo Municipal No. 11 de 1891.

### ***Entrevistas:***

- Entrevista a Luis Guerrero, guía de turismo en Cartagena de Indias. 10 de noviembre de 2015.
- Entrevista a César Stern, guía de turismo en Cartagena de Indias. 11 de noviembre de 2015.
- Entrevista a Rafael Sarmiento, guía de turismo de Cartagena de Indias. 28 de julio de 2015.
- Entrevista William Rosales, guía de turismo de Cartagena de Indias. 29 de julio de 2015.

### ***Libros y artículos:***

- Abello Vives, Alberto y Flórez Bolívar, Francisco, “*Los Desterrados Del Paraíso: Raza, Pobreza y Cultura en Cartagena De Indias*”, Cartagena, Maremágnun, 2015, pp. 479.
- Augé, Marc, “*El Viaje Imposible. El Turismo y sus Imágenes*”, Barcelona, Editorial Gedisa, 1993, pp.141.
- Calvo Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo (Editores). *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Editor: Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional Caribe, 2000. pp. 384.
- ------. “Balance del turismo regional en la década de los noventa. Casos de Barranquilla, Santa Marta y Cartagena”, en *Serie de Estudios sobre la Costa Caribe* N° 11, Cartagena, Departamento de Investigaciones, Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2000, pp. 77.
- Barboza Díaz, Fernando, *Cartagena de Indias. Monumentos Históricas Nacionales*, Editorial Antillas, Barranquilla, 1994.
- Bernal, Camila; Quintero, Paola, “Diversificación y cultura: Que ofrece y cómo se promociona Cartagena de Indias en el mercado nacional e internacional”; En:

*Coloquio Desarrollo Territorial y turismo sostenible: Una aproximación a partir de la valoración turística.* Bogotá, Universidad Externado. 2006.

- Bernal, Camila; Quintero, Paola; López, Héctor, “La competitividad turística de Cartagena de Indias: Análisis del destino y posicionamiento en el mercado” en *Estudios sobre la competitividad de Cartagena*, Serie N° 4, Observatorio del Caribe Colombiano, Cámara de Comercio de Cartagena y Colciencias. 2005.
- Brida, Juan Gabriel; Pereira, Juan Sebastián; Such Devesa, María Jesús; Zapata Aguirre, Sandra, “La contribución del turismo al crecimiento económico”, en, *Cuadernos de Turismo*, Universidad de Murcia, núm. 22, España, 2008, pp. 35-46.
- Bushnell, David, “*Colombia una nación a pesar de sí misma*”, Planeta, Bogotá, 2011, p. 485
- Cabrales, Carmen, Los barrios populares en Cartagena de Indias. En: Calvo Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo (Editores). *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Editor: Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional Caribe, 2000. Págs. 181-209.
- Castillo Pavón, Octavio, Villar Calvo, Alberto Javier, La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial. Quivera. Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40118420005>> ISSN 1405-8626, consultado en la internet Fecha de consulta 6 de agosto de 2014
- Castro Carvajal, Beatriz (Editora), *Historia de la Vida Cotidiana en Colombia. Antiguo Modo de Viajar en Colombia por Efraín Sánchez*, Editorial Norma, Bogotá, 1996.
- Cunin, Elizabeth, “Escápate a un mundo... fuera de este mundo”: Turismo, globalización y alteridad. Los cruceros por el Caribe en Cartagena de Indias (Colombia), *Boletín de antropología*, año/vol. 20, N° 037, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia, 2006, pp. 131 – 151.
- -----, “*Identidades a flor de piel. Lo “negro” entre apariencias y pertenencias: categorías raciales y mestizaje en Cartagena (Colombia)*”, Bogotá, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Universidad de los Andes, Instituto Francés de Estudios Andinos, Observatorio del Caribe Colombiano, 2003, pp. 329.
- -----, “El turismo en Cartagena. Vendo, luego excluyo”, en *Revista Noventaynueve*, N° 7, Cartagena, 2007.
- -----; Rinaudo, Christian, “Las Murallas de Cartagena: Entre patrimonio, turismo y desarrollo urbano. El papel de la sociedad de mejoras públicas”, *Revista Memorias*, Barranquilla, Universidad Del Norte, 2006.
- Díaz Sarmiento, Leonel, “El discurso urbano en Cartagena”, en *Noventa y Nueve, Revista de investigación cultural* N° 7. Cartagena, febrero de 2007
- Espinosa-Coria, Horacio, El origen del proyecto turístico Cancún, México. Una valoración de sus objetivos iniciales a 42 años de su nacimiento. *LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos*, <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74527869010>> ISSN 1665-8027 Consultado en la internet 4 de agosto de 2014 2013 Disponible
- Galvis Aponte, Luis Armando, Aguilera Díaz, María Modesta. “Determinantes de la demanda por turismo hacia Cartagena, 1987-1998”, en: Documentos de Trabajo

Sobre Economía Regional, Banco de la República, Núm. 9, Cartagena, Marzo de 1999, p.49.

- Hernández Pedreño, Manuel, *Exclusión social y desigualdad*, Universidad de Murcia. Murcia, 2008, p. 16
- Hobsbawm, Eric, “*Historia del siglo XX 1914 – 1991*”, Crítica, Barcelona, 2010, p. 614.
- Lemaitre, Eduardo, “*Historia general de Cartagena*”, Editorial Banco de la República, Tomo IV, Banco de la República, Bogotá, 1983.
- Martínez Jimenez, Alfonso de Jesús; Ferreira Sosa, Ana Priscila. Cocktail Cancún: impactos del turismo en la comunidad local, *Departamento de Turismo Sustentable y Gestión Hotelera/Universidad del Caribe*, 2006.
- Meisel Roca, Adolfo, y Aguilera, María Modesta, “¿la isla que se repite? Cartagena en el censo de población de 2005” en *Documentos de trabajos sobre economía regional*, N° 109, Cartagena, Banco de la República, 2009, p.58.
- Nichols, Theodore, “*Tres puertos de Colombia*”, Bogotá, Ed Banco Popular, 1973, p. 299.
- Oehmichen, Cristina, Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort, *Alteridades*. 2010, 20 (Julio-Diciembre): <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74720839003>> ISSN 0188-7017 Consultado en la internet 4 de agosto de 2014
- Ospina, Natalia, “Santa Marta ¿La magia de tenerlo todo?: Realidades y perspectivas del discurso del turismo”, en *Pensando La Región. Etnografías propias para la construcción de un discurso regional*, Universidad Del Magdalena. Santa Marta, 2007.
- Ortiz Cassiani, Javier, Poder y cultura popular en Cartagena, en *El taller de la historia N°1*. Universidad de Cartagena, 2001, pp. 151-174.
- Padilla Díaz, Katia. Apuntes sobre migraciones internas e identidad Caribe: Caso del turismo y cruceros en: Cartagena Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe. 2008, 5 (julio). Consultado en la internet 6 de julio de 2015 Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85550907>> ISSN
- Patiño, Víctor Manuel, 1990-1993. Historia de la cultura material en la América equinoccial, tomo 3: Vías, transportes y comunicaciones, capítulo XIX. Bogotá, Instituto Caro y Cuervo.
- Puente Almentero, Jaime, “*La movilidad social de Cartagena de Indias en el último siglo del segundo milenio*”, Memorias Seminario Internacional de Estudios del Caribe.
- Rama, Ángel, *La ciudad letrada*, Montevideo, Arca, 1998, p. 176
- Salazar, Irene y Pérez, Gerson, “La Pobreza En Cartagena: Un Análisis por Barrios”, en *Documentos de Trabajo sobre economía Regional*, N° 94, Cartagena, Agosto de 2007, Págs.72 [http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura\\_finanzas/pdf/DTSER-94.pdf](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-94.pdf)
- Samudio, Alberto, “El crecimiento urbano en Cartagena en el siglo XX: Manga y Bocagrande”, en: Calvo Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo (Editores). *Cartagena de Indias en el siglo XX*. Editor: Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional Caribe, 2000. Págs. 139-173.
- Segrado Pavón, Romano, González Damián, Alfonso, Arroyo Arcos, Lucinda, Palafox Muñoz, Alejandro, El desarrollo de Cancún, analizado desde la teoría de los sistemas complejos. *Gestión Turística en línea* 2010, Julio-Diciembre Fecha

de consulta: 4 de julio de 2015 Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=223315356002>> ISSN 0717-1811

- Serge, Roberto, “Historia de la arquitectura y el urbanismo. Países desarrollados. Siglos XIX y XX”, en María de Jesús Fuente, *Diccionario de historia urbana y urbanismo, El lenguaje de la ciudad en el tiempo*, Universidad Carlos III de Madrid. Boletín oficial del estado de Madrid, 1999, p. 252.
- Sierra Anaya, German, *El Turismo En Cartagena de Indias. Reseña y cronología histórica 1492 – 1959*, Proyecto de investigación de la facultad de economía de la Universidad De Cartagena. Sin fecha. Inédito.
- Solano de las Aguas, Sergio, “Un siglo de ausencia: la historiografía de Cartagena en el siglo XX”, en Haroldo Calvo y Adolfo Meisel (Editores), *Cartagena de Indias y su historia*. Cartagena, Universidad Jorge Tadeo Lozano, seccional Caribe y Banco de la República, 1997, pp.215 - 232.
- Solaun, Mauricio y Kronus, Sídney, Dimensiones estructurales del conflicto racial en la modernización - urbanización de Cartagena (Colombia). En: -----1973. págs. 23 - 43.
- Sourdis Nájera, Adelaida. “*Cartagena de Indias visión panorámica*” en: Revista Credencial Historia, Edición 222, Bogotá, junio de 2008.
- Tirado Mejía, Álvaro, *Los Años 60: Una Revolución en la Cultura*, Debate, Bogotá, 2014, p. 395.
- Urry, John. *Consuming Places*, London, Routledge ed, 1995, pp. 272
- Zapatero, Juan Manuel, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, Ediciones Cultura Hispánica, Centro Iberoamericano de Cooperación y Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. 1979.
- Zarraga Cano, Lucila; Molina Morejón, Víctor Manuel; Sandoval, Enrique Corona. La Satisfacción De Los Empleados De Las Operadoras Turísticas En La Ciudad De Cancún: Un Estudio Para Incrementar Su Competitividad. Revista International Administración & Finanzas, 2010, vol. 3, no 1, p. 1-13.
- Zarraga Cano, Lucila; Sandoval, Enrique Corona; Molina Morejón, Víctor Manuel. LAS COMPETENCIAS DE LOS GUÍAS DE TURISTAS COMO VENTAJA COMPETITIVA EN EL SECTOR TURISTA: CASO CANCÚN QUINTANA ROO (Tour Guides’ Competencies as a Competitive Advantage in the Tourism Industry: The Case of Cancún Quintana Roo). Revista International Administración & Finanzas, 2010, vol. 3, no 3, p. 11-24.
- Zarragara Cano, Lucila; Roo, Cancún Q; Sandoval, Enrique Corona. Las expectativas de los turistas cuando contratan los servicios de los guías de turista: Un enfoque cualitativo. ¿Es el Riesgo Cambiario Preciado en el Mercado Accionario Chileno? Un Estudio Empírico Basado en la Teoría de Precios por Arbitraje, 2010, p. 75.

#### ***Tesis de grado:***

- Ávila Domínguez, Freddy, “La representación de Cartagena en el discurso turístico”. Cuaderno de Trabajo No. 2, México, 2008, p.121.

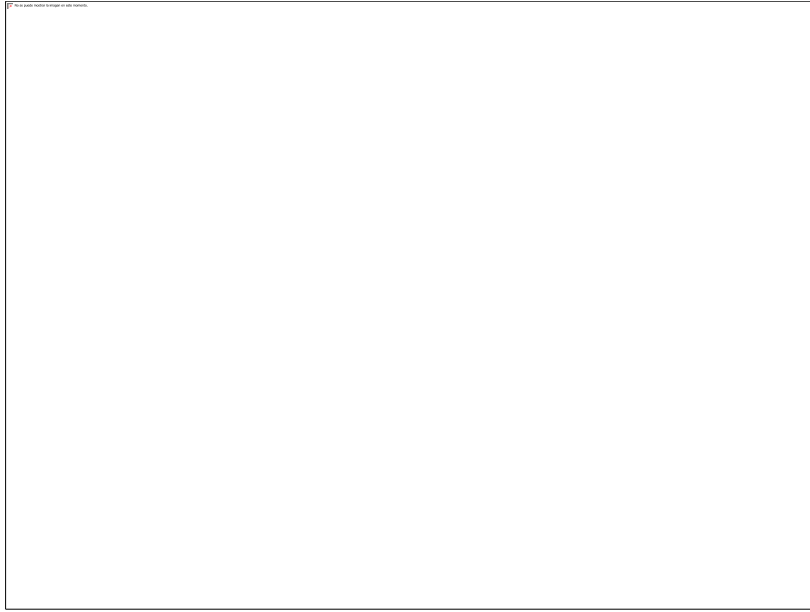
- Carrillo, Harold, Ocultar la pobreza para inventar el paraíso: la construcción histórica de la imagen turística de Cartagena 1943 – 1978, Tesis de grado para optar al título de historiador de la Universidad de Cartagena. Programa de Historia. Cartagena. 2011, p. 109
- De Ávila, Orlando, Políticas Urbanas, Pobreza y Exclusión Social en Cartagena: El Caso de Chambacú 1956 – 1971, Tesis de Grado para optar a título de Historiador, Cartagena, Universidad de Cartagena, Mayo de 2008, p. 150.
- Puello Sarabia, Cielo Patricia, Álbumes de Ciudad: Representaciones de los Procesos Modernizantes en Cartagena de Indias Y Santiago de Guayaquil a Comienzos del Siglo XX (1900 - 1930), Tesis de grado para optar al título de Magíster en Estudios de la Cultura, Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador, junio de 2008, p. 108.
- Valdelamar, Fabricio Fabián, “La ciudad imaginada, política urbana en Cartagena: El caso del Plan Pearson de 1914 y El Plano Regulador de 1948”, Tesis para optar al título de Magíster en Historia de Colombia, Universidad de Cartagena en convenio con la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. 2012, p. 199.
- Vidal, Claudia, Los inicios de la industria turística en Cartagena, 1900 -1950, Tesis de grado para optar al título de Historiadora, Universidad de Cartagena. 1998, p. 99.

### ***Cibergrafía:***

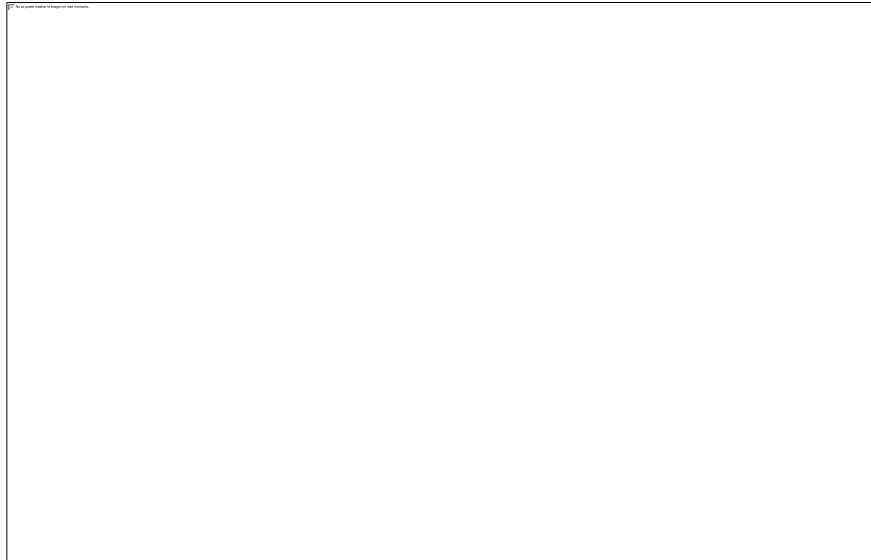
- Altamar, Mónica Meza, “Guías de crucero con certificación internacional”, *El Universal*, Cartagena 22 de agosto de 2014. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/guias-de-crucero-con-certificacion-internacional-168452> Consultado el día 30 de septiembre de 2014.
- Álvarez, Rubén Darío “Guías de turismo indignados”, *El universal*, Cartagena 8 de enero de 2012, <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/guias-de-turismo-indignados-59948> Consultado el 16 de agosto de 2014
- “Centro Histórico de Cartagena es certificado como Destino Turístico Sostenible”, *El Universal*, 11 de agosto de 2015. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/centro-historico-de-cartagena-es-certificado-como-destino-turistico-sostenible-202462>. Consultado el 16 de agosto de 2014.
- Imágenes de carruajes 1940 – 1950. [http://images-00.delcampe-static.net/img\\_large/auction/000/133/745/708\\_001.jpg](http://images-00.delcampe-static.net/img_large/auction/000/133/745/708_001.jpg) consultado el 10 de febrero de 2016.
- Gómez Polo, Germán, ““*Quieren sacarnos del muelle*””, *El Universal*, Cartagena 15 abril de 2011. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/quieren-sacarnos-del-muelle-guias-turisticos-100578>, Consultado 16 agosto 2014.
- El Tiempo. “Historico Hotel del Prado cumple 80 años” <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3814796#> Consultado 16 agosto 2014.

- Larson, Björn. Maritime Time Table Images. <http://www.timetableimages.com/maritime/images/grace.htm> Consultado octubre 2 2015.
- Ley 300 de 1996. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8634>. Consultado el 20 septiembre de 2014.
- Ley 1558 del 10 de julio de 2012. Presidencia de la República,. <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley155810072012.pdf> Consultado el 30 de noviembre de 2015.
- Observatorio del mercado laboral Diagnóstico socioeconómico y del mercado de trabajo y calidad del empleo Cartagena de Indias. 2012. 64 págs. [http://www.mintrabajo.gov.co/component/docman/doc\\_download/1449-diagnostico-socioeconomico-y-del-mercado-de-trabajo.html](http://www.mintrabajo.gov.co/component/docman/doc_download/1449-diagnostico-socioeconomico-y-del-mercado-de-trabajo.html) Consultado el 9 de septiembre de 2014.
- Organización Mundial del Turismo (OMT). <http://unwto.org/es/content/por-que-el-turismo>
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y la Cultura UNESCO. [http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/colombia/colombia\\_ley\\_32\\_13\\_11\\_1924\\_spa\\_orof.pdf](http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/colombia/colombia_ley_32_13_11_1924_spa_orof.pdf) Consultado el 7 de enero de 2013.
- UNESCO. Convention concerning the protection of world cultural and natural heritage. Buenos Aires, 2 noviembre de 1984, consultado en la web el día 23 de enero de 2016. <http://whc.unesco.org/archive/1984/sc-84-conf004-9e.pdf>
- Segovia Salas, Rodolfo, “Paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad”, en, *Atlas Histórico de Cartagena de indias*. Revista Credencial Historia, Edición 143, Bogotá, noviembre de 2001. <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/noviembre2001/cartagena.htm>. Consultado el 19 de noviembre 2012.
- THE WASHINGTON POST, “Rags in the Shadow of Colombia’s Riches”. Enero 23 de 2009. <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2009/01/22/AR2009012203958.html?hpid=artslot> Consultado el 8 de julio de 2013.
- Vargas Caicedo, Hernando, “De la mula al avión: notas para una historia social de la infraestructura de transporte en Colombia” en, *Revista de Estudios Sociales*. N°, 012, Universidad de los Andes. Bogotá, junio 2002. <http://res.uniandes.edu.co/indexar.php?c=Revista+No+12>. Consultado noviembre 2012

## *Anexos*

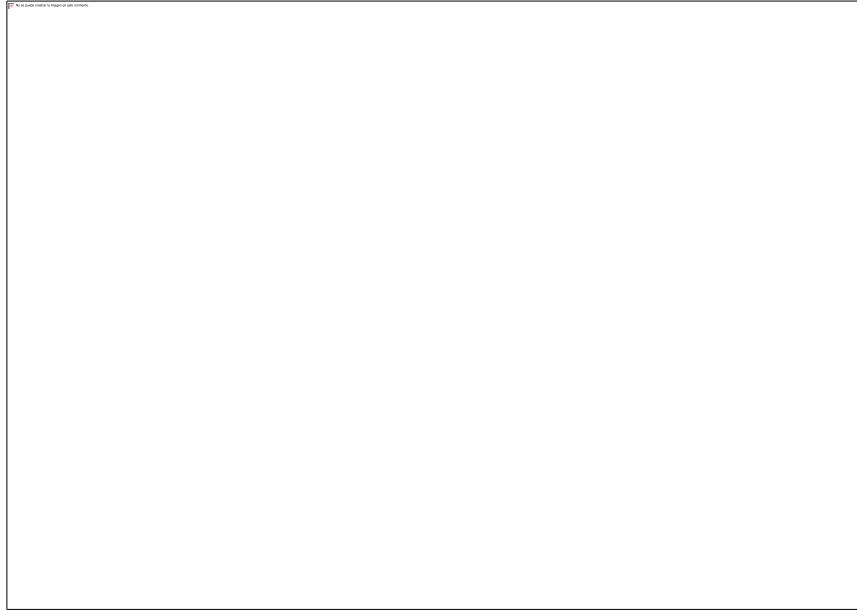


Rafael Sarmiento, guía de turismo profesional. Durante la entrevista realizada por Luis Fernando Rivera 28 de julio de 2015.

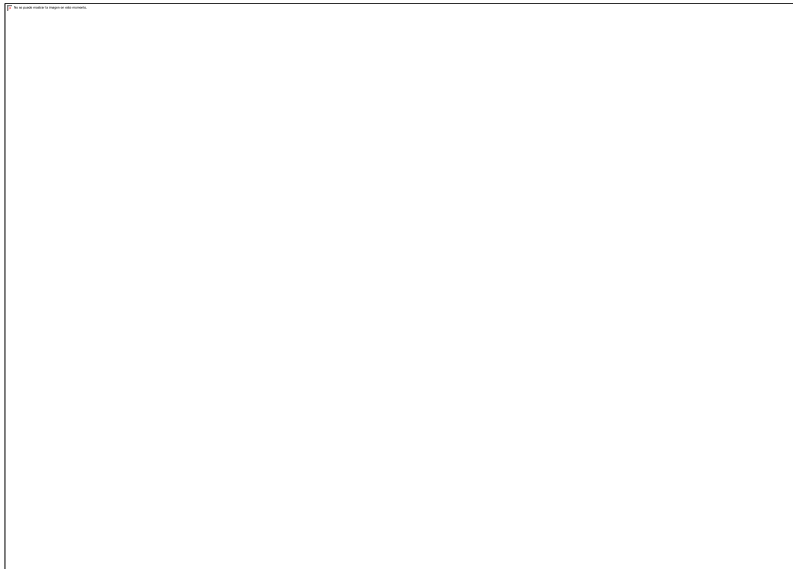


Carnet profesional de Dámaso Cuadrado Figueroa. Archivo personal de Sandy Cuadrado.

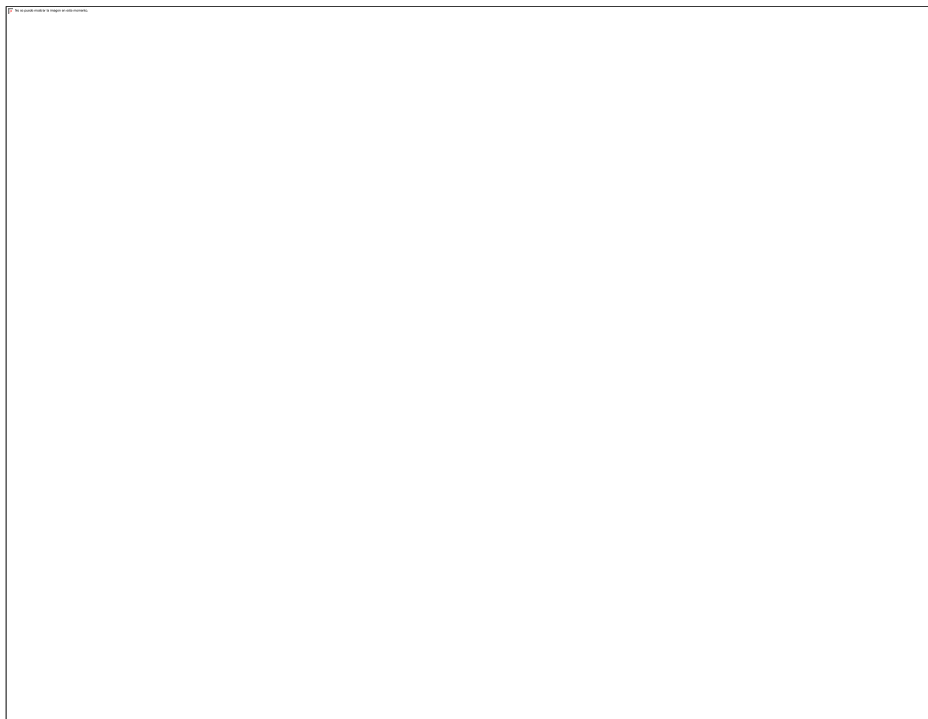




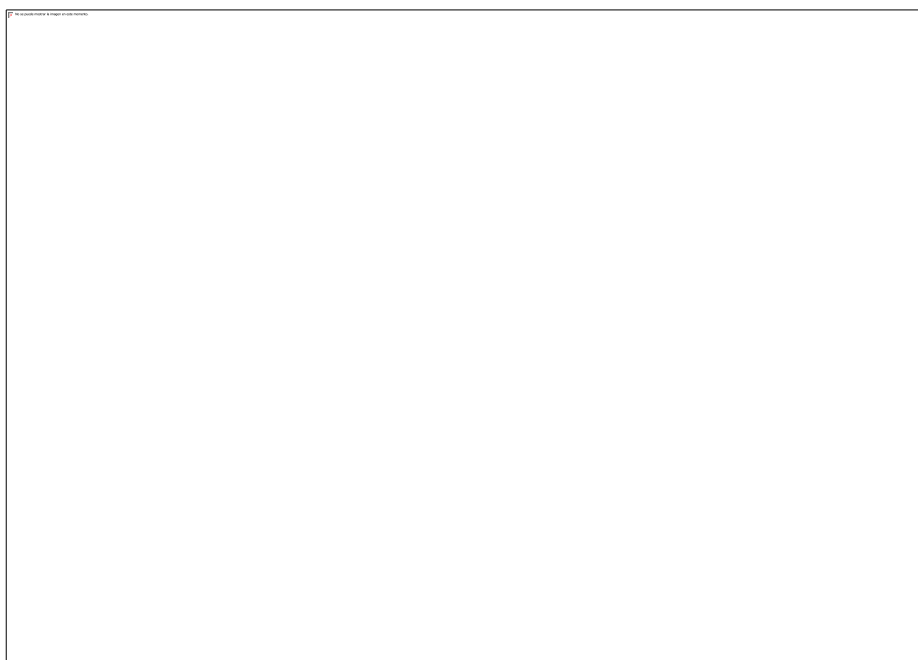
(De izquierda a derecha) Rafael Rodríguez, Sandy Cuadrado, Javier Cáceres, Dagoberto Vargas, Abelardo de la Espriella. (1990). Archivo personal de Sandy Cuadrado.



Fiesta de certificación guías de turismo (1996). Archivo personal de Sandy Cuadrado.



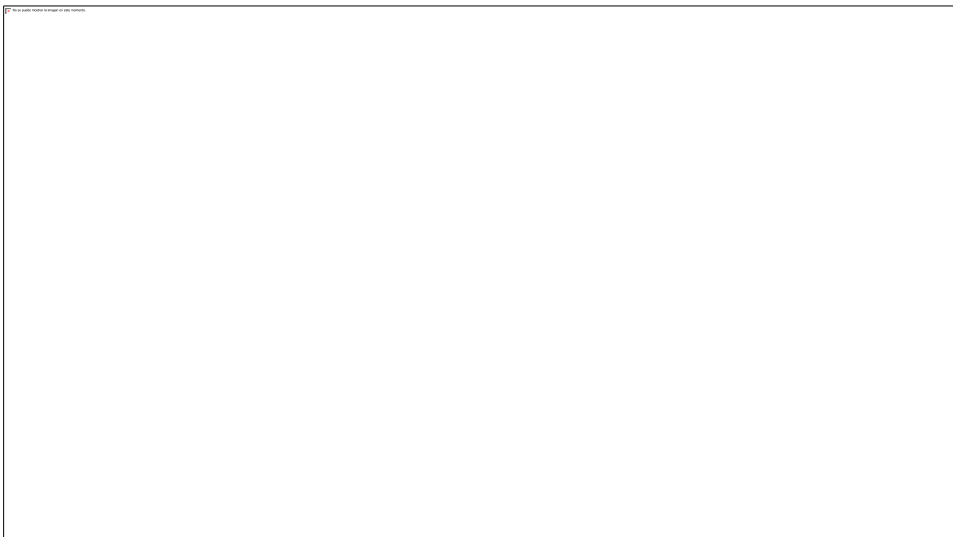
Dámaso Cuadrado, uno de los pioneros de la guianza turística en Cartagena (1970). Archivo personal de Sandy Cuadrado.



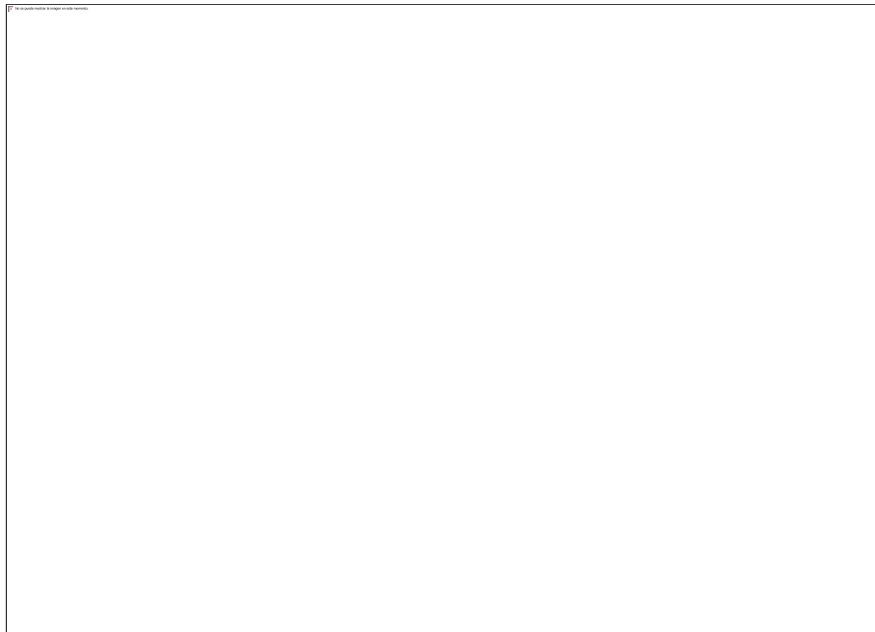
Rafael Ortiz sosteniendo su galardón como único guía permanente en la empresa Caribe Tours. Archivo personal de Sandy Cuadrado. (1988)



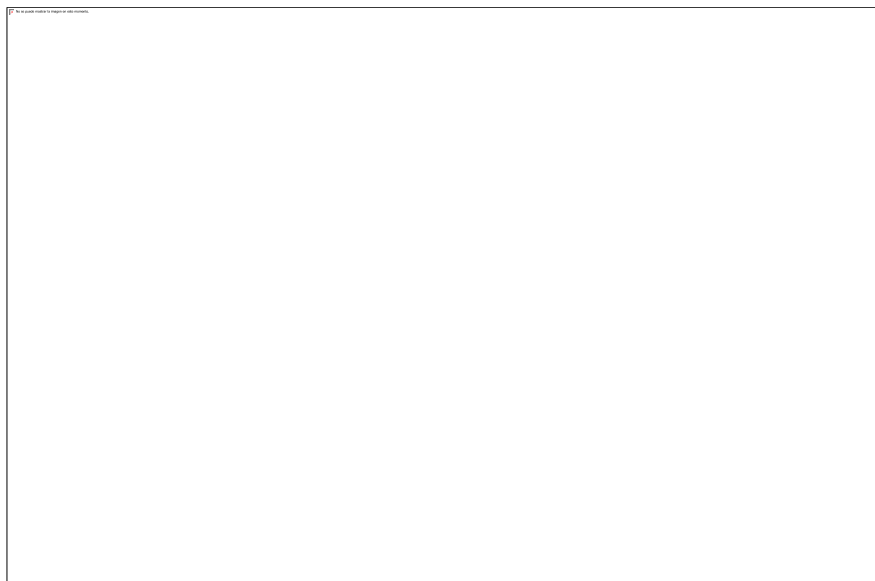
Grupo de guías listos para recibir un crucero Uniformados por TMA en el recién abierto Muelle Turístico de Manga. (1990)  
Archivo personal de Sandy Cuadrado.



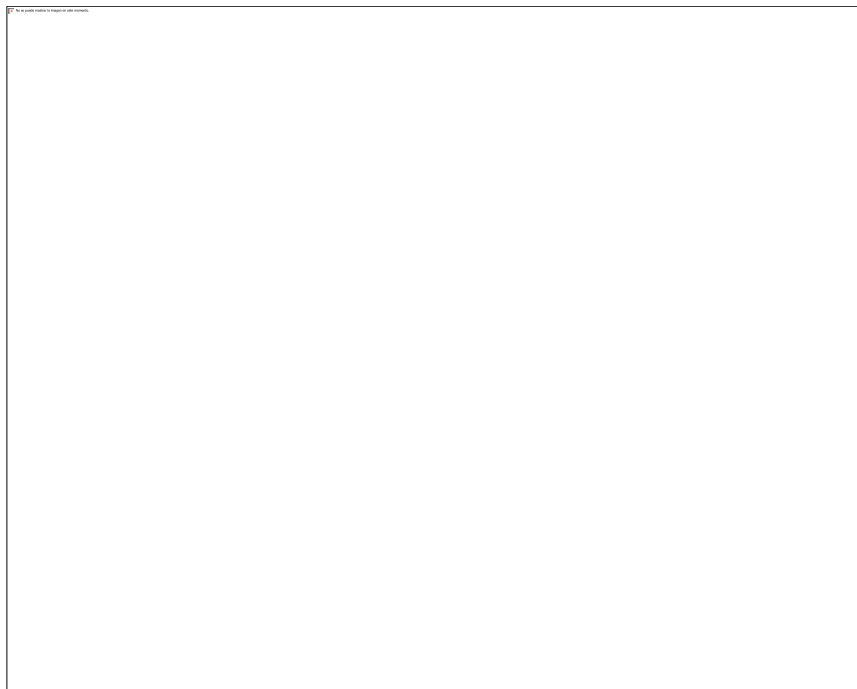
El Star “Princess” que llegó a Cartagena con 1.140 pasajeros a bordo, fue el segundo buque más grande que llegó durante 1986. **El Universal, lunes 14 de abril 1986.** Lugar: Muelle Turístico de Manga.



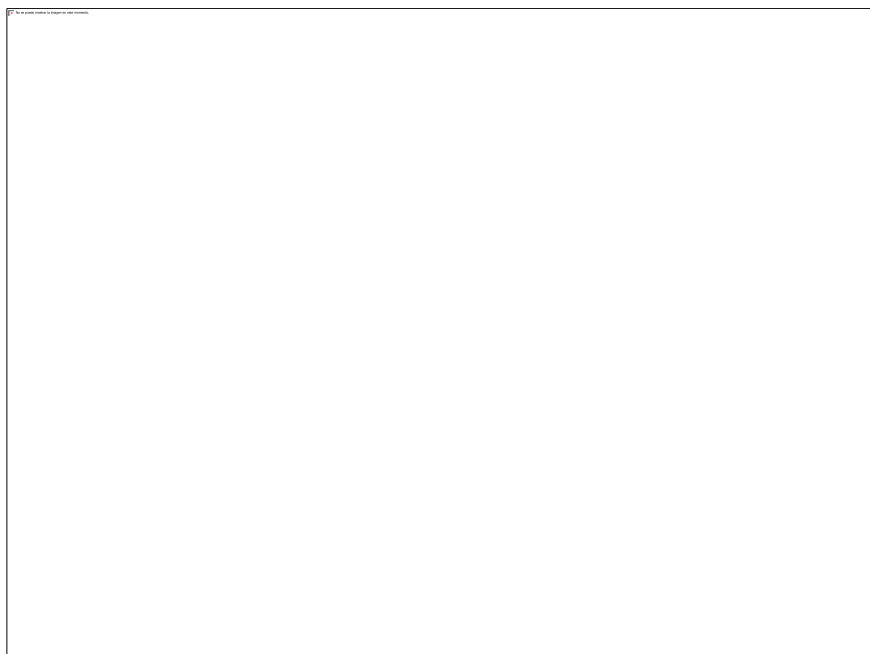
El Queen Elizabeth, es su segunda llegada a Cartagena. **El Universal, lunes 14 de abril de 1986.**



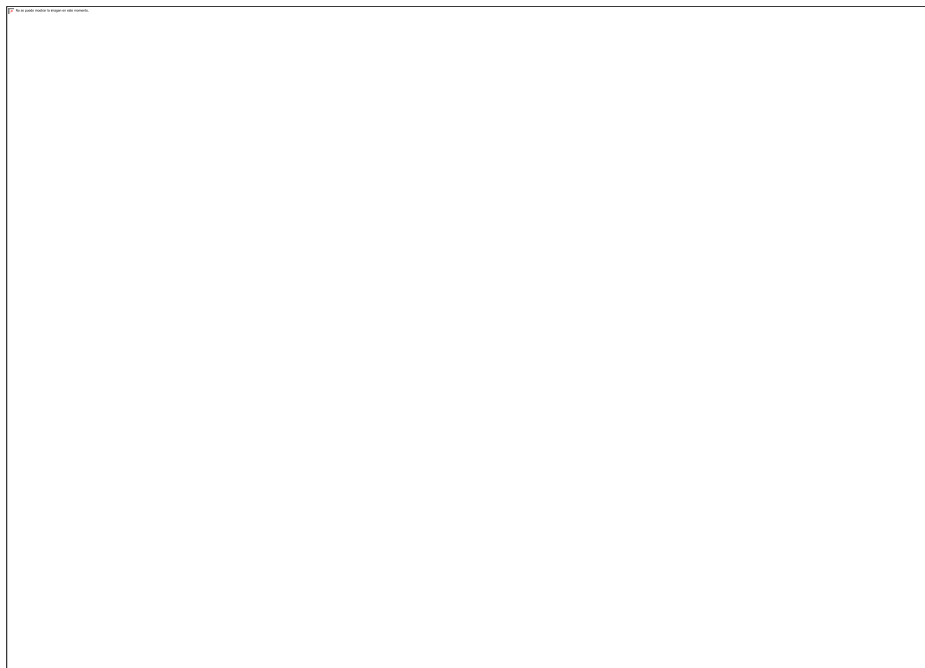
Este es el *Royal Princess*, en su momento fue uno de los buques turísticos más grande del mundo. Llegó a Cartagena en el año de 1985 con 1.005 personas a bordo. **El Universal, viernes 8 de enero de 1985.** Lugar: Terminal Marítimo de Cartagena.



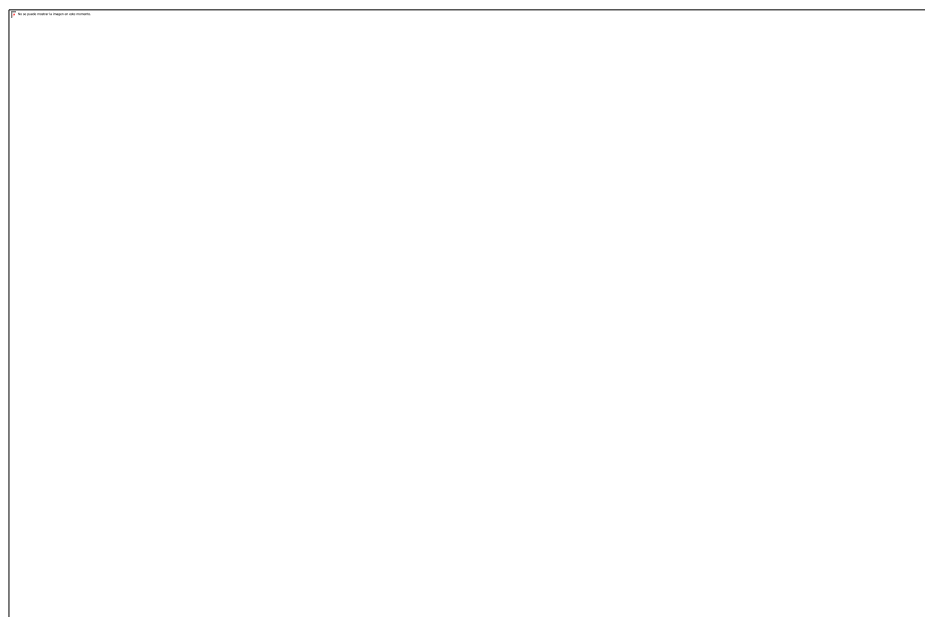
El Ocean Princess y el Britannis, se disponen a entrar a la Bahía de Cartagena. **El Universal, Martes 16 de enero de 1985.**



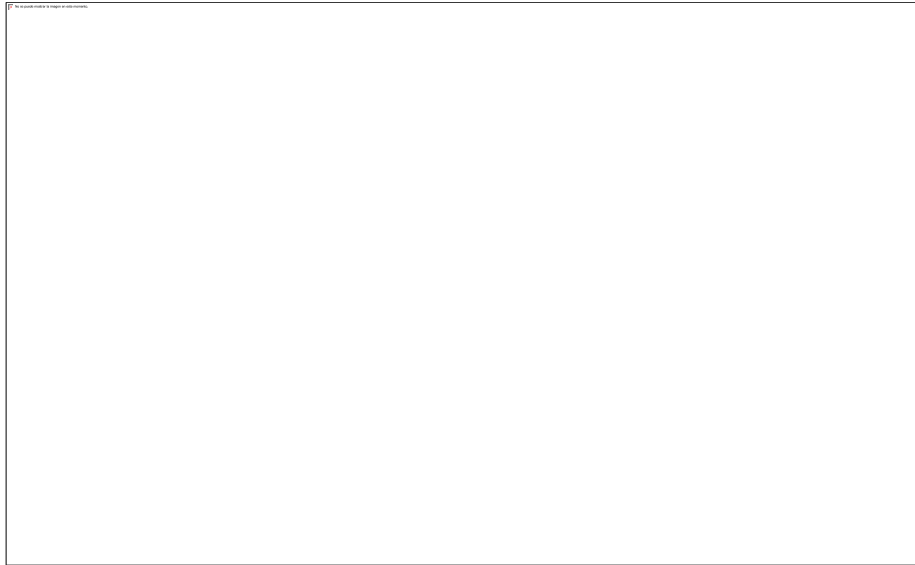
Turistas canadienses durante un recorrido por el centro amurallado. **El Universal, domingo 4 de enero de 1987.** Guía: Jorge Morad (camisa blanca y gorro negro)



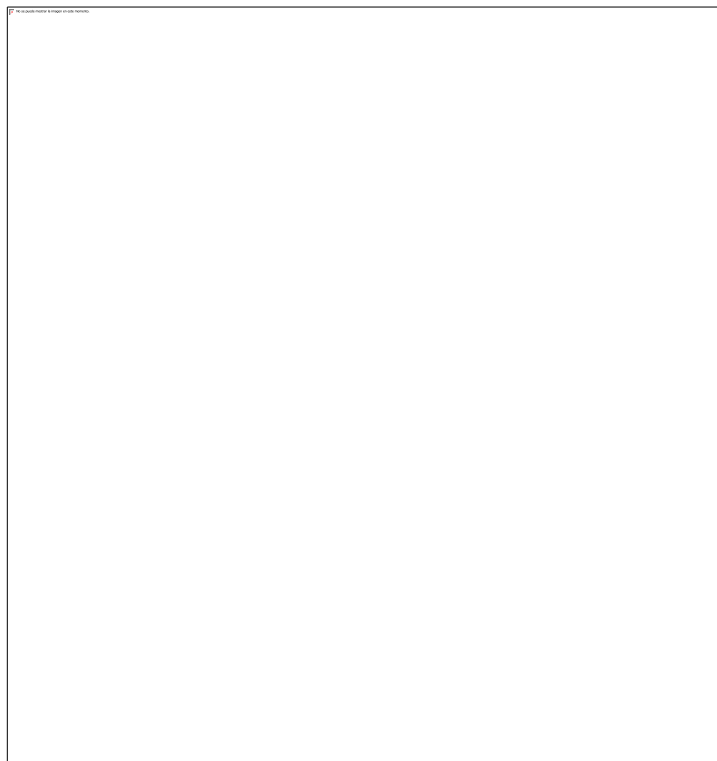
El buque Rotterdam, durante su estadía en la Ciudad de Cartagena. **El Universal, sábado 12 de enero de 1985.** Lugar: Terminal marítimo de Cartagena.



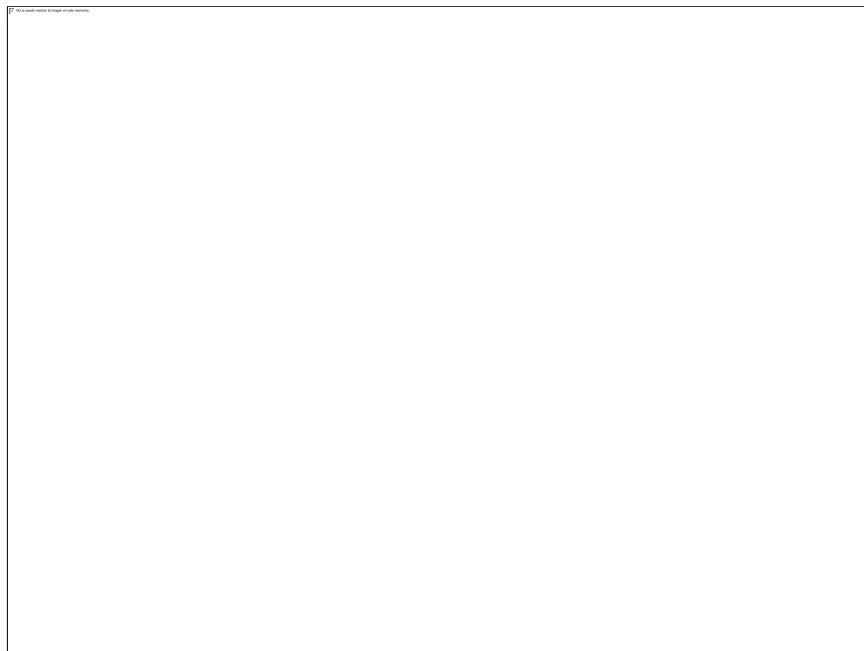
El Buque Britanic con más de 70 años de construcción y una capacidad de 1.200 pasajeros. Durante la segunda Guerra Mundial el Britanic fue utilizado como buque hospital. **El Universal, miércoles 30 de noviembre de 1988.** Lugar: Muelle Turístico de Manga.



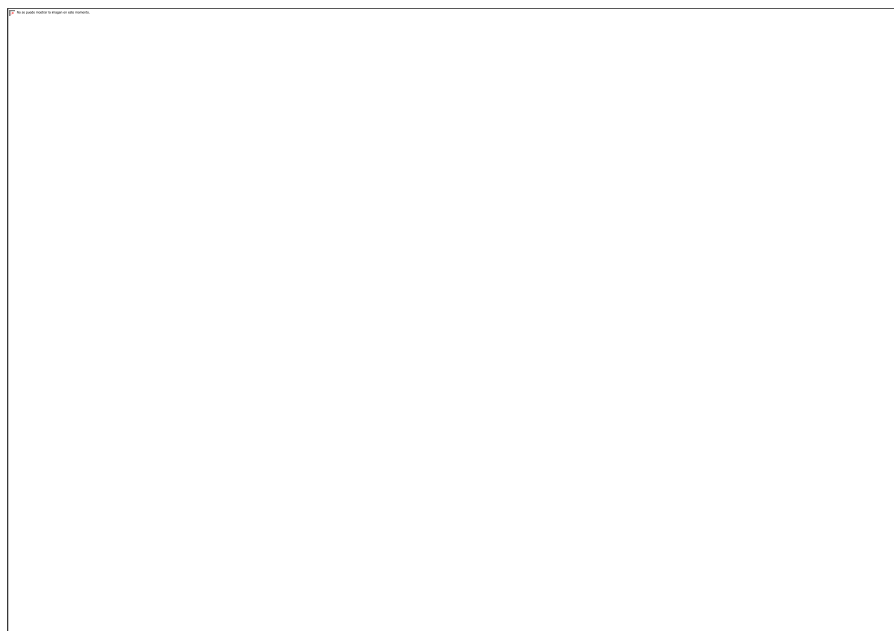
El Buque New Amsterdam, durante su llegada al puerto de Cartagena. **El Universal, viernes 21 de septiembre de 1990.**



El guía Rafael Rivero (aparece en la primera silla de la chiva) que trabaja para la empresa Gema Tours, fue el encargado del recorrido a un grupo de turistas por la ciudad de Cartagena. **El Universal, viernes 17 de enero de 1989.**



**El Universal, 22 de diciembre de 1985.**

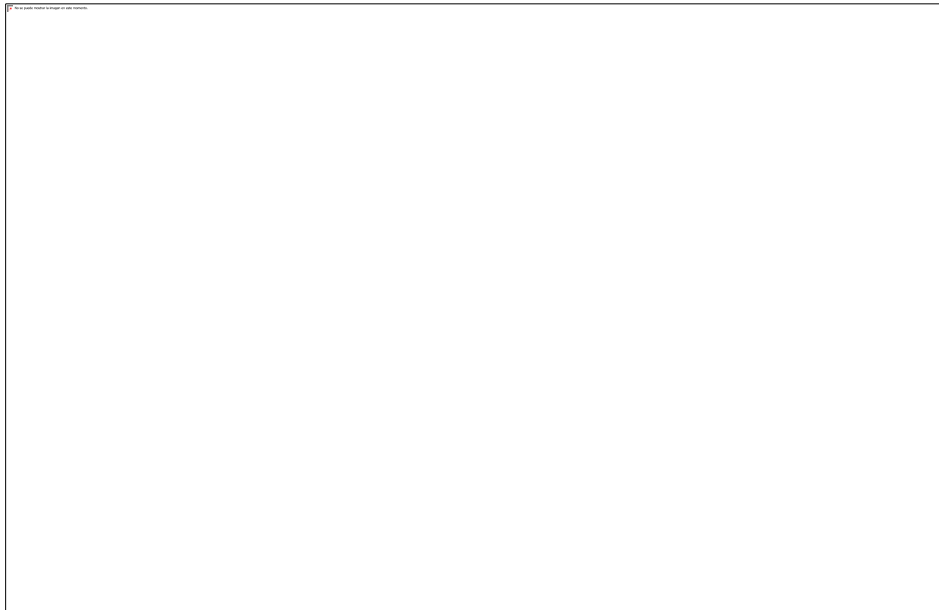


Turistas llegando en carruaje al Castillo de San Felipe. Imagen descargada de la Web el 3 de febrero de 2016. [http://images-00.delcampe-static.net/img\\_large/auction/000/133/745/708\\_001.jpg](http://images-00.delcampe-static.net/img_large/auction/000/133/745/708_001.jpg)





Imagen descargada de la Web el 3 de febrero de 2016.  
[http://images-00.delcampe-static.net/img\\_large/auction/000/133/745/708\\_001.jpg](http://images-00.delcampe-static.net/img_large/auction/000/133/745/708_001.jpg)



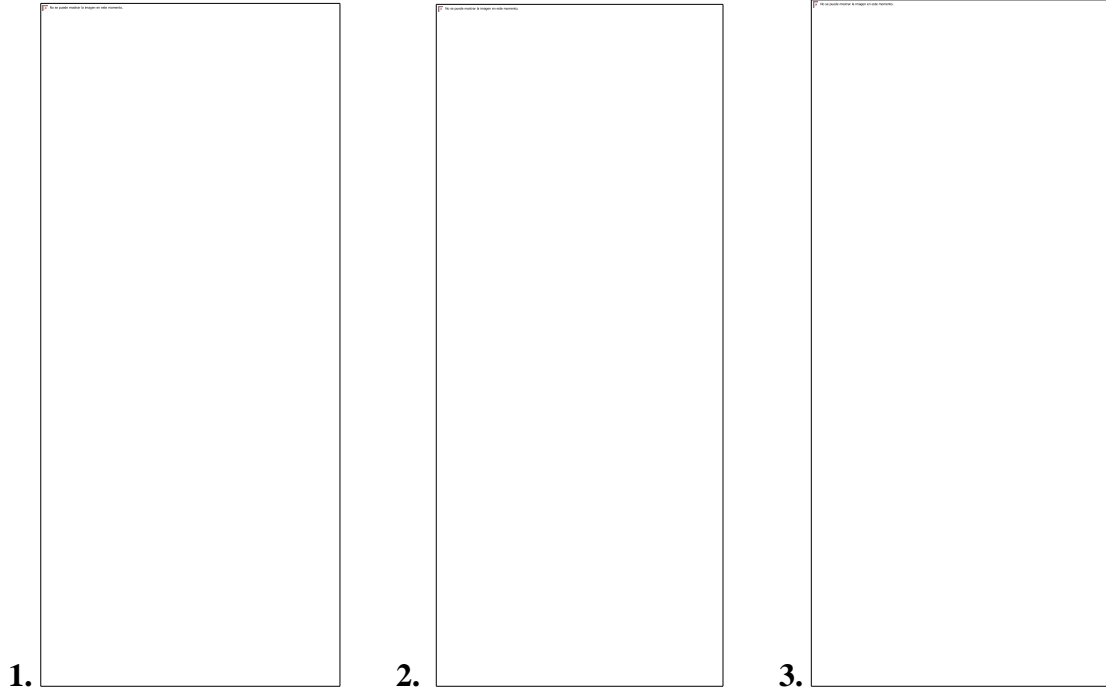
Uno de los famosos Santos (posiblemete el Santa Rosa) pasando por Bocachica. Imagen descargada de La Web el 3 de febrero de 2016. <http://www.timetableimages.com/maritime/images/grace.htm>



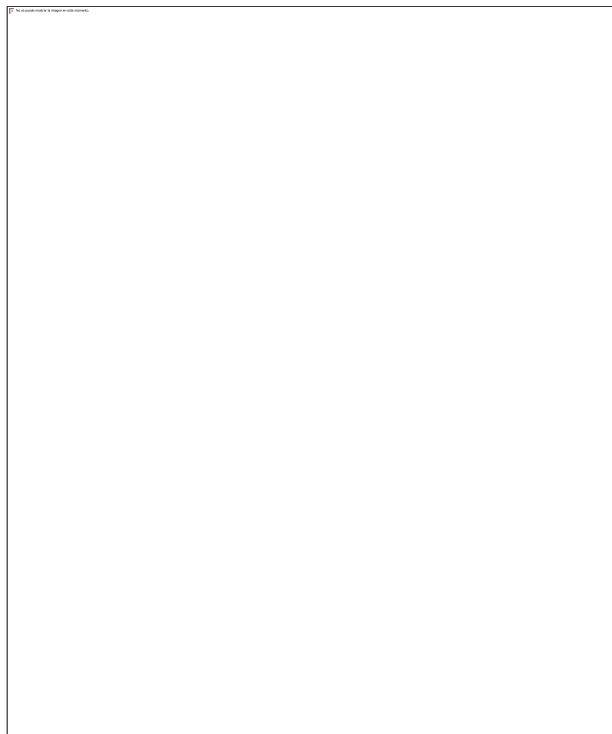
The Santa Rosa ( 9,135grt, 508ft. Long) was built in 1932 as the first of four sisters  
Intended for the intercoastal route between the east and west coast of the U.S.A  
The Santa Rosa, along with the Santa Elena And The Santa Paula, was transferred after a few year  
To a cruise route of the Caribbean and to Colombia and Venezuela,  
But also good for one-way passages.  
She was sold to Typaldos Lines in the late 1950s to become the athinai.  
From a 1949 Grace Line brochure for cruise to the Caribbean and South America.  
Imagen descargada de La Web el 3 de febrero de 2016.  
<http://www.timetableimages.com/maritime/images/gce49b.htm>



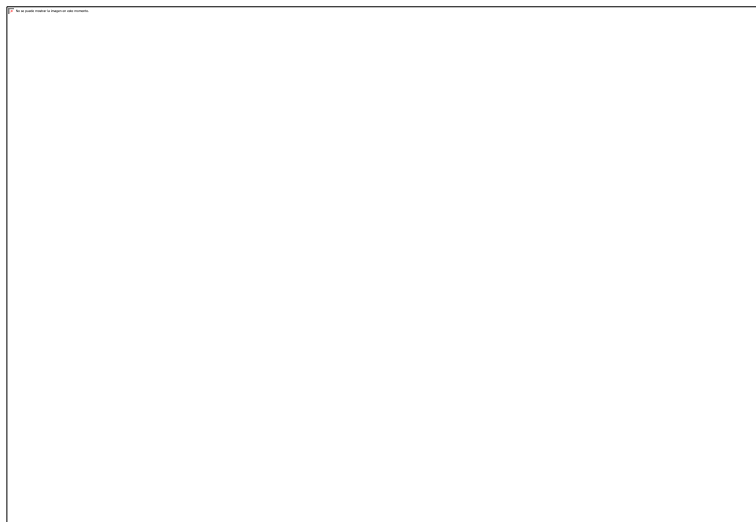
The Santa Paula ( 15,366grt, 584 ft. Long), in service with Grace Line 1958 – 1970.  
She ended her career as a hotel ship in Kuwait.  
Imagen descargada de La Web el 3 de febrero de 2016.  
<http://www.timetableimages.com/maritime/images/gce68b1.htm>



1. Itinerarios realizados por la línea Grace Line mencionados por Rafael Sarmiento.  
Sailings October 1958- July 1959 ( issued october 1958) for:  
Santa Clara, Santa Monica, Santa Sofia  
Ports of call:  
New York, Puerto Cabello, La Guaira, Guanta, Barranquilla, Cartagena, Kingston, Jacksonville,  
Baltimore, Philadelphia.  
Imagen descargada de La Web el 3 de febrero de 2016.  
<http://www.timetableimages.com/maritime/images/grace.htm>
2. Itinerarios realizados por la línea Grace Line mencionados por Rafael Sarmiento.  
Sailings January-September 1984 (issued January 1948) for:  
Santa Paula, Santa Rosa  
Ports of call:  
New York, Curacao, La Guaira, Puerto Cabello, Cartagena  
Imagen descargada de La Web el 3 de febrero de 2016.  
<http://www.timetableimages.com/maritime/images/grace.htm>
3. Itinerarios realizados por la línea Grace Line mencionados por Rafael Sarmiento.  
Sailings November 1932-May 1993 ( Issued November 26, 1932) for:  
Santa Lucia, Santa Paula, Santa Elena, Santa Rosa, Santa Elisa, Santa Teresa, Santa Cecilia, Santa Ana  
Ports of call:  
New York, Havana, Puerto Colombia, Cartagena, Cristobal, Balboa, Puntarenas, Corinto, LA Unión,  
Amapala, la Libertad, Acajutla, San José, Champerico, Manzanillo, Mazatlan, Los Ángeles, San  
Francisco, Victoria, Seattle.  
Imagen descargada de La Web el 3 de febrero de 2016.  
<http://www.timetableimages.com/maritime/images/grace.htm>



Itinerarios realizados por la United Fruit Company mencionados por Rafael Sarmiento.  
Imagen descargada de La Web el 3 de febrero de 2016.  
<http://www.timetableimages.com/maritime/images/grace.htm>



Itinerarios realizados por la United Fruit Company mencionados por Rafael Sarmiento.  
Imagen descargada de La Web el 3 de febrero de 2016.  
<http://www.timetableimages.com/maritime/images/grace.htm>