UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Las tensiones territoriales y ambientales generadas a partir de la política pública sobre la expansión portuaria en el Distrito de Buenaventura

Nidia Playonero Caicedo

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ingeniería y Arquitectura
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo
Manizales, Colombia
2022

Las tensiones territoriales y ambientales generadas a partir de la política pública sobre la expansión portuaria en el Distrito de Buenaventura

Nidia Playonero Caicedo

Trabajo de investigación presentada como requisito parcial para optar al título de:

Magister en Medio Ambiente y Desarrollo

Director:

Doctor en Urbanismo

Luis Fernando Acebedo Restrepo

Línea de Investigación Sociedad-Espacio-Naturaleza

Magister en Medio Ambiente y Desarrollo

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ingeniería y Arquitectura
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo
Manizales, Colombia
2022

Dedicatoria

Quiero darle gloria y honra a Dios por sus planes y propósitos en mi vida.

A mí madre, aunque no está para compartir este triunfo, sé que desde el cielo siempre me acompaña y me da esa entereza, esfuerzo y valentía para seguir adelante.

A mis hermanas y hermano Lucy, Martha, Yamileth y Crispín, por todo el apoyo recibido en este largo camino. A toda la familia porque a través de sus consejos me enseñaron a perseverar y esforzarme por las metas y sueños.

Nidia P. C

Declaración de obra original

Yo declaro lo siguiente:

He leído el Acuerdo 035 de 2003 del Consejo Académico de la Universidad Nacional. «Reglamento sobre propiedad intelectual» y la Normatividad Nacional relacionada al respeto de los derechos de autor. Esta disertación representa mi trabajo original, excepto donde he reconocido las ideas, las palabras, o materiales de otros autores.

Cuando se han presentado ideas o palabras de otros autores en esta disertación, he realizado su respectivo reconocimiento aplicando correctamente los esquemas de citas y referencias bibliográficas en el estilo requerido.

He obtenido el permiso del autor o editor para incluir cualquier material con derechos de autor (por ejemplo, tablas, figuras, instrumentos de encuesta o grandes porciones de texto).

Por último, he sometido esta disertación a la herramienta de integridad académica, definida por la universidad.

Nidia Playonero Caicedo

Fecha 15/11/2022

Agradecimientos

Deseo brindarles mis profundos agradecimientos a la Universidad Nacional y los docentes por toda la enseñanza brindada durante el proceso, por el acompañamiento, dedicación y disposición.

Mis más sinceros agradecimientos a mi director de tesis Luis Fernando Acebedo Restrepo, por toda su orientación, conocimientos, dirección, motivación que me permitieron continuar con el proceso académico.

Quiero agradecer a todas las personas de los sectores de la investigación por permitirme conocer sus realidades.

Quiero agradecer a las amigas y amigos Norma, Harry, Rut Maira, Edward, Carlos, Diana, Nayive, Pedro Víctor, Nubia, Ariel, John Jairo, Javier entre otras personas que aportaron para que esta meta fuera una realidad.

Nidia P. C

Resumen

La presente investigación tiene como objetivo caracterizar las tensiones socios ambientales y territoriales generadas en Buenaventura por el impulso de los macroproyectos portuarios, logísticos e industriales que buscan posicionar esta ciudad como principal puerto de Colombia sobre los mercados del Pacífico. La investigación se enmarca en el esquema del diseño cualitativo que acude al estudio de caso de los Grandes Proyectos Urbanos-GPU, que traen consigo cambios o conflictos territoriales entre sociedad-espacio-naturaleza en el desarrollo del crecimiento económico de los macroproyectos de infraestructuras portuarias orientados a lograr la inserción en los mercados globales de la cuenca del pacífico. La ruta metodológica implementada se basó en el análisis del método multicriterio que busca poner a dialogar a todos los actores de un territorio frente a las disputas o tenciones de un conflicto en particular. Por ello fue necesario identificar dos variables como análisis de los macroproyectos con dimensiones que abordan el tema político, institucional, simbólico y socio-ambiental y la variable planeación del desarrollo institucional que contempla las dimensiones de enfoque territorial, planeación de los cambios, participación de la sociedad civil, coordinación interinstitucional y la sustentabilidad; la utilización de instrumentos y unidades de análisis. Obteniendo como resultado que, aunque exista un marco jurídico en la protección de los derechos de las comunidades eso no es garantía para su cumplimiento debido a que hoy el Pacífico y en especial el Distrito especial de Buenaventura en el marco de la globalización de la economía Alianza Pacífica, cuenta con una capacidad de interlocución limitada, debilidad institucional y financiera. Existe dificultad para identificar agentes responsables de la planeación y gestión de los macroproyectos y los sectores políticos y académicos acríticos; los macroproyectos son espacios amurallados; existe una fuerte prolongación de la violencia estructural donde las autoridades nacionales toman las decisiones más importantes sobre Buenaventura, desconociendo la cultura y los derechos de las comunidades que habitan el territorio e imponiéndoles nuevas formas de habitar.

Palabras claves: Políticas públicas, macroproyectos y tensiones socio-ambientales

Abstract

Territorial and environmental tensions generated from the public policy on port expansion in the District of Buenaventura

The objective of this research is to characterize the socio-environmental and territorial tensions generated in Buenaventura by the promotion of port, logistics and industrial macro-projects that seek to position this city as the main port of Colombia in the Pacific markets. The research is part of the qualitative design scheme that goes to the case study of the Large Urban Projects-GPU, which bring changes or territorial conflicts between society-space-nature in the development of economic growth of port infrastructure macro projects oriented to achieve insertion in the global markets of the Pacific basin. The methodological route implemented was based on the analysis of the multi-criteria method that seeks to bring all the actors of a territory into dialogue regarding the disputes or tensions of a particular conflict. For this reason, it was necessary to identify two variables as analysis of the macro projects with dimensions that address the political, institutional, symbolic and socio-environmental issues and the institutional development planning variable that contemplates the dimensions of territorial focus, planning of changes, participation of the civil society, inter-institutional coordination and sustainability; the use of instruments and units of analysis. Obtaining as a result that, although there is a legal framework in the protection of the rights of the communities, that is not a guarantee for its compliance because today the Pacific and especially the Special District of Buenaventura in the framework of the globalization of the economy Alliance Peaceful, it has a limited capacity for dialogue, institutional and financial weakness. There is difficulty in identifying agents responsible for the planning and management of macro-projects and the uncritical political and academic sectors; the macro projects are walled spaces; there is a strong prolongation of structural violence where the national authorities make the most important decisions about Buenaventura, ignoring the culture and rights of the communities that inhabit the territory and imposing new ways of living on them.

Keywords: Public policies, macro projects and socio-environmental tensions.

Contenido

Resumen ..... **vi**

Abstract ..... **vii**

Lista de Fotografías ..... **xi**

Lista de tablas ..... **xii**

Lista de Figuras ..... **xiii**

Introducción **15**

1. Planteamiento del problema **19**
1.1 Objetivos 20
1.1.1 Objetivo general 20
1.1.2 Objetivos específicos 20
1.2 Justificación 21
1.3 Antecedentes 23
1.3.1 Puertos de renovación urbana 24
1.3.2 Puertos logísticos 25
1.3.3 Puertos y ecosistemas 25

2. Marco Referencial **30**
2.1 Globalización 30
2.1.1 Los albores de la globalización 30
2.1.2 Globalización vs neoliberalismo 31
2.1.3 América Latina y la globalización 33
2.1.4 El rol del Estado-nación en la globalización 35
2.1.5 Los Espacios en la dinámica globalizante 36
2.1.6 Los Puertos en el escenario de la globalización 37
2.1.7 La relación puerto-ciudad en la globalización 39
2.1.8 ¿Qué son los macroproyectos y por qué son importantes en la globalización? 41
2.2 Territorio y desterritorialización 43
2.3 Crisis ambiental vs. competitividad de los mercados 46

3. Metodología **49**
3.1 Ruta metodológica 49
3.1.1 Fase 1 51
3.1.2 Fase 2 52

3.1.3 Fase 3 55
3.2 Población universo 55
3.3 Plan para la obtención de la información 56

4. Estudio de caso 58
4.1 La Región pacífica 58
4.2 Ubicación de Buenaventura en el Valle del Cauca 61
4.3 Distrito Especial de Buenaventura 62
4.4 Distrito de Buenaventura y la globalización 66
4.5 Ubicación y contexto de los puertos en Buenaventura 68
4.5.1 Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. – TC BUEN S.A 68
4.5.2 Sociedad Puerto Industrial Aguadulce 71
4.5.3 Violencia y macroproyectos 74
4.5.4 Conflictos ambientales 77
4.5.5 Relación puerto-ciudad 79
4.6 Aspectos generales del Distrito de Buenaventura, su infraestructura y competitividad 80
4.6.1 Infraestructura del Distrito de Buenaventura 80
4.6.2 Dinámica económica 82
4.6.3 Buenaventura vista como el enclave económico que todos necesitan 88
4.6.4 Buenaventura y su Participación en la Estrategia Comercial Internacional Alianza Pacífico 90
4.6.5 Los aspectos comunes de las naciones de la AP 91
4.6.6 El desarrollo económico de la AP ha sido una oportunidad para Cali e invisibilización para Buenaventura 92
4.7 Políticas de intervención portuaria en Buenaventura 94
4.7.1 PND "La Revolución Pacífica" (1990-1994) del gobierno de Cesar Gaviria 94
4.7.2 PND "El Salto Social" (1994-1998) Gobierno: Ernesto Samper Pizano 96
4.7.3 PND "Cambio para Construir la Paz" (1998 -2002) Gobierno: Andrés Pastrana. 97
4.7.4 PND "Hacia un Estado comunitario" (2002-2006) Gobierno: Álvaro Uribe Vélez 100
4.7.5 PND "Estado Comunitario, Desarrollo para Todos" (2006-2010) 103
4.7.6 PND "Prosperidad para Todos" (2010-2014). Gobierno: Juan Manuel Santos 103
4.7.7 PND "Todos por un Nuevo País". (2014-2018) 106
4.7.8 Acuerdo No. 03 de 2001 "Por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el municipio de Buenaventura, Valle del Cauca. 108
4.7.9 Plan Maestro 2050: Buenaventura proyectada desde la lógica del foráneo. 112
4.7.10 Plan de Desarrollo "Buenaventura con dignidad" 2020-2023 119
4.7.11 Pacto por Colombia 2018-2022- "Pacto Región Pacífico": Diversidad para la equidad, la convivencia pacífica y el desarrollo sostenible 121
4.8 Protesta social y diálogos 123
4.8.1 Reunión entre comunidad y gobierno 123
4.8.2 El surgimiento del Establecimiento Público Ambiental vs Planificación Ambiental en el Distrito Especial, industrial, portuario, biodiverso y ecoturístico de Buenaventura. 126
4.8.3 La función del Distrito en el marco de la Ley 99 de 1993 134
4.8.4 Las responsabilidades del EPA, en el marco de la Ley 1617 del 2013 136
4.8.5 El Establecimiento Público Ambiental y la coordinación institucional 136
4.9 Procesos de participación local de las comunidades étnicas y organizaciones de base en la planeación y gestión de los macroproyectos en el Distrito de Buenaventura 137
4.9.1 La Participación ciudadana de las comunidades étnicas 142

4.9.2 La participación e incidencia política 144
4.9.3 Organización comunitaria 146
4.9.4 Organizaciones o instituciones que han brindado apoyo a las comunidades 149
4.9.5 La participación en la planificación 150
4.9.6 Protección constitucional al derecho de la consulta previa 157
4.9.7 Imaginarios socio-ambientales. 160

5. Conclusiones 173
5.1 Análisis de las tensiones en los macroproyectos 173
5.1.1 Dimensión política 173
5.1.2 Dimensión institucional. 174
5.1.3 Dimensión simbólica 175
5.1.4 Dimensión socio-ambiental 177
5.2 Tensiones en la planeación del desarrollo territorial 178
5.2.1 Enfoque territorial 179
5.2.2 Planeación de los cambios. 180
5.2.3 Enfoque integral. 180
5.2.4 Participación de la sociedad civil. 181
5.3 Consideraciones sobre la metodología 182

Bibliografía 183

Lista de Fotografías

Fotografía 1. Protesta de la comunidad de Buenaventura..... 122
Fotografía 2. Dificultades en el acceso a servicios públicos 65
Fotografía 3. Terminal de Contenedores de Buenaventura-TCBUEN 68
Fotografía 4. Sociedad Puerto Industrial Aguadulce 72
Fotografía 5. Infraestructura del Distrito de Buenaventura 80
Fotografía 6. Reunión entre comunidad y gobierno 124

Lista de tablas

Tabla 1. Ruta metodológica 50
Tabla 2. Categorías, variables y preguntas de la entrevista semiestructurada 53
Tabla 3. Infraestructura portuaria Distrito de Buenaventura..... 85
Tabla 4. Principios del art. 63 de la Ley 99 de 1993..... 128
Tabla 5. Funciones para el EPA..... 130
Tabla 6. Lineamientos en material ambiental Ley 99/93..... 135
Tabla 7. Responsabilidad del EPA en materia ambiental 136
Tabla 8. Acciones de tutelas realizadas por las comunidades para la protección de los derechos fundamentales 158

Lista de Figuras

Figura 1. Distrito Especial de Buenaventura 62
Figura 3. Ubicación de los proyectos portuarios en relación con la población 83
Figura 4. Buenaventura como escenario económico 88
Figura 5. Centro de Actividades Económicas de Buenaventura-CAEB" /" Nuevas Ciudades 90
Figura 6. Buenaventura en la Alianza del Pacífico..... 91
Figura 7. Tensiones socioambientales y territoriales generadas TCBUEN y Aguadulce 172

Introducción

Esta investigación surge del interés por de indagar sobre las tensiones territoriales y ambientales generadas en Buenaventura como consecuencia de las exigencias de la economía global hacia las regiones del país que cuentan con algún potencial geoeconómico, en este caso, el transporte de carga por el mar Pacífico colombiano.

El posicionamiento geoestratégico de Buenaventura en el contexto de la Alianza Pacífico ha despertado el interés de los gobiernos en las últimas décadas de construir infraestructura de servicios portuarios, logísticos e industriales para los mercados globales. Esto ha generado condiciones favorables para inversionistas internacionales, en detrimento de la calidad de vida de los habitantes de la región, particularmente de las comunidades étnicas de Buenaventura, históricamente segregadas y marginadas.

La investigación se presenta en ocho capítulos. En un primer momento se revisan algunos antecedentes normativos y académicos que dan cuenta de los cambios operados por el proceso de apertura económica en la administración y adaptación espacial de la infraestructura portuaria. El segundo capítulo aborda la pertinencia de la investigación académica y la proyección hacia la sociedad orientada a entender las complejidades socio-ambientales del desarrollo de la infraestructura portuaria en contextos étnicos.

El tercer capítulo desarrolla el planteamiento del problema y los objetivos que definen las actividades para avanzar en el proceso de investigación orientada a caracterizar las tensiones socio-ambientales y territoriales generadas en Buenaventura por el impulso de los macroproyectos portuarios. En el cuarto capítulo se abordan las discusiones teóricas alrededor de la problemática de investigación.

En el quinto capítulo se propone una ruta metodológica donde se proponen los instrumentos técnicos para la recolección de la información, enmarcados en la línea de investigación Sociedad-Espacio-Naturaleza, liderada por el profesor Luis Fernando Acebedo Restrepo en la Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo. Este tema complementa otras aproximaciones que se han venido desarrollando la línea de investigación relacionadas con los Macroproyectos de Interés Social Nacional (MISN) para la construcción de vivienda social.

Metodológicamente se planteó una ruta que diera respuesta a cada uno de los interrogantes a través de dos grandes líneas. La primera, encaminada al análisis de los macroproyectos y, la segunda, enfocada en la planeación del desarrollo territorial; ambas líneas tienen como fin el encuentro entre la participación de la sociedad civil a través de las herramientas de investigación de las Ciencias Humanas, la institucionalidad.

En ese orden de ideas, se realizó un estudio de caso que abordó múltiples problemáticas a fin de contribuir a su comprensión integral. Los aspectos más relevantes de dichas problemática están en i) la necesidad de establecer la relación geoestratégica entre globalización y los Grandes Proyectos Urbanos (GPU) en el contexto de Buenaventura como puerto principal de Colombia en la Alianza Pacífico; ii) revisar las políticas públicas nacionales y locales para integrar a Buenaventura con la economía global y las afectaciones que estos proyectos han generado en la sociedad local; iii) la concepción que se ha aplicado en los procesos de participación local de las comunidades étnicas y organizaciones de base en la planeación y gestión de los macroproyectos en el distrito de Buenaventura, y iv) la manera como las comunidades y organizaciones de base conciben y perciben los impactos socio ambientales ante el auge de los macroproyectos en el Distrito.

Es importante señalar que la investigación no alcanzó las metas planteadas desde el inicio pues se presentaron algunos inconvenientes de seguridad ya que algunos temas están vetados y la ciudad padece uno de los índices más altos de delincuencia y hechos de barbarie, principalmente contra quienes denuncian hechos delictivos. Un ejemplo de la violencia que enfrentamos como investigadores se presentó al inicio de la misma cuando recibimos amenazas por parte del líder de una zona quien, después de una entrevista nos dijo que “comprar una bala no cuesta nada y la ponen hasta por cincuenta mil pesos”.

Por precaución decidimos abandonar un largo tiempo la investigación y mejor recorrer algunos ligares del Pacífico. No obstante, dado alejado de los territorios no se contaba con servicio de energía eléctrica ni internet, por lo que la investigación se suspendía o se abordaba de manera

muy intermitente. En medio de las dificultades, el profesor abría múltiples canales para darle continuidad a la investigación; no debía abandonarse un proyecto que buscaba develar circunstancias que producen tanto dolor y sufrimiento a las comunidades ¿Cómo decirles a familiares, al profesor y a los amigos que la investigación no avanzaba por el miedo que aquellas palabras me habían generado?

Sin embargo, a pesar de los deseos de avanzar las dificultades no cesaban y sobrevino la muerte de mi madre. Esto fue otro duro golpe, con el agravante de que no pude darle la satisfacción de verme culminar esa etapa de formación. Ante las dificultades mis colegas me sugerían buscar otro tema. Como profesional de la región sentía enorme compromiso y pasión por este tema. Se trataba de un compromiso que trascendía la responsabilidad académica, era darle voz a un territorio que tiene mucho por contar, por contarle a otros.

El planteamiento metodológico inicial buscaba la conversación colectiva en un mismo espacio; no obstante, el tema de los proyectos portuarios es un asunto por todos conocido, que todos saben que existe, pero nadie se atreve a enunciar. La información secundaria se pierde, los funcionarios no responden, el sector privado no tiene ni respeta las leyes; y a los dirigentes parece no importarles porque son proyectos nacionales y no tienen la competencia para realizar pronunciamientos de nivel territorial.

Así las cosas, fue necesario las estrategias para la recolección de información, armar categorías de análisis en los formularios de entrevistas y mantener en la clandestinidad a los que se atrevían a hablar. Esa misma circunstancia impidió el desarrollo de herramientas metodológicas como los grupos focales y la cartografía social por el temor de las personas a reunirse y compartir experiencias y opiniones.

Finalmente, se llegó a la conclusión de que los macroproyectos portuarios en Buenaventura se inscriben dentro de una política de globalización de la economía especialmente orientada hacia la denominada alianza pacífica, donde las comunidades locales son convidadas de piedra. Los puertos están condicionados por decisiones normativas de superior jerarquía que responden a los compromisos adquiridos con los países de las Américas que poseen puertos sobre el océano pacífico y buscan integrarse a los mercados que se articulan en esta cuenca oceánica.

El hermetismo sobre el avance de las obras de infraestructura portuarias impide el control socioambiental por parte de las comunidades, y las instituciones terminan doblegándose y entregando autonomía ambiental y territorial sin garantizar equidad social y sustentabilidad.

1. Planteamiento del problema

Según lo planteado por Aprile (2002), desde el proceso colonial la cuenca del Pacífico ha tenido un papel protagónico en la economía del país. En ella se han llevado a cabo actividades como la extracción del potencial pesquero, de oro, plata, cobre, hierro, carbón, caucho, tagua entre otros, tanto de actividades de exportación como de importación. Se han empleado vías de comunicación rudimentarias, tanto fluviales, como férreas y marítimas. En la actualidad, Buenaventura es el principal puerto del Pacífico colombiano por donde se moviliza más de la mitad de las mercancías provenientes del extranjero.

Sumado a esto, se evidencia a partir de los Consejos Nacionales de Política Económica y Social, CONPES, (2005, 2006, 2007, 2013) el interés de los gobiernos por la costa Pacífica para el desarrollo promisorio de intercambios económicos de los mercados globales del siglo XXI; esto se corrobora con las alianzas diplomáticas para el progreso y el desarrollo llevadas a cabo con Perú, Chile, México, entre otros, que se terminan vinculando al nuevo mercado de integración regional, nacional y mundial sobre la cuenca del Pacífico.

Dada la posición geoestratégica, Buenaventura resulta un bastión fundamental para el desarrollo de relaciones socio-económicas transnacionales de globalización de los mercados. Esto ha despertado el interés de los diferentes gobiernos para la realización de políticas tendientes a posicionarla como el principal puerto marítimo, logístico e industrial del país. Buenaventura posee la capacidad para atender la competitividad global, lo que se plantea en los instrumentos políticos como el CONPES 3342 del 2005 *Plan de Expansión portuaria 2005-2006: Estrategias para la competitividad del sector portuario* y el CONPES 3744 del 2013 *Política Portuaria para un País más Moderno.* En estos documentos se ratifica que la finalidad es la modernización y desarrollo de infraestructuras portuaria para lograr nuevas rutas comerciales que incentiven el crecimiento económico de inversionistas nacionales y extranjeros.

No obstante, mientras los gobiernos posibilitan estrategias para el desarrollo de la economía, las condiciones en materia de bienestar y desarrollo humano se hunden en la miseria, la pobreza, la exclusión y la violencia. Esto se evidencia en el CONPES 3410 de 2006, *Política de Estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura* donde se corrobora que el 80 % de su población se encuentra en condiciones de pobreza y que el 43% en condiciones de indigencia. Pese a que existen estrategias para atender la problemática, no se genera la misma gestión que con la actividad económica.

En este contexto, surge la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles son las tensiones socios ambientales y territoriales generadas en Buenaventura por el impulso de los macroproyectos portuarios, logísticos e industriales que buscan posicionar a la ciudad como principal puerto de Colombia sobre los mercados del Pacífico?

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivo general

Caracterizar las tensiones socios ambientales y territoriales generadas en Buenaventura por el impulso de los macroproyectos portuarios, logísticos e industriales que buscan posicionar esta ciudad como principal puerto de Colombia sobre los mercados del Pacífico.

1.1.2 Objetivos específicos

Develar las características de la relación geoestratégica entre globalización y grandes proyectos urbanos en el contexto de Buenaventura como puerto principal de Colombia en la Alianza Pacífico.

Identificar y valorar las actuaciones del Gobierno nacional y local tendientes a integrar a Buenaventura a la economía global y las afectaciones que estos proyectos han generado en la sociedad local.

Analizar las alternativas o medidas tomadas por el gobierno local tendientes a posicionar los macroproyectos en el Distrito de Buenaventura.

Determinar los procesos de participación local de las comunidades étnicas y organizaciones de base en la planeación gestión de los macroproyectos en el Distrito de Buenaventura.

Reconocer la manera como las comunidades y organizaciones de base conciben y perciben los impactos socio-ambientales ante el auge de los macroproyectos en el Distrito.

1.2 Justificación

En el campo académico el ejercicio de investigación permite fortalecer y aumentar los conocimientos adquiridos en relación con las dinámicas que viven las comunidades en Buenaventura ante los cambios y conflictos territoriales entre sociedad-espacio-naturaleza en el contexto de desarrollo de los macroproyectos de infraestructura orientados a lograr la inserción en los mercados globales de la cuenca del pacífico.

Desde el punto de vista social, los años noventa generaron una serie de transformaciones que se mantienen, prorrogando la crisis de pobreza, exclusión, violencia y negación de los derechos humanos en Buenaventura y el pacífico colombiano. Así mismo, la inserción de un modelo de economía estandarizada a nivel mundial está causando estragos en las condiciones medioambientales de los territorios sin ninguna autoridad estatal capaz de planificar y dirigir los destinos de su país ni de la región. Estos cambios políticos, ideológicos, territoriales, tradicionales y culturales generan una serie de tensiones o conflictos difíciles de resolver porque son instaurados desde lo exógeno. Esta condición ahonda cada vez más el índice de precariedad de los territorios y de las comunidades negras e indígenas que los han habitado históricamente.

Sin duda, el ejercicio investigativo pretende dar herramientas desde el entendimiento situacional para que se generen políticas públicas coherentes que permitan salir a sus habitantes del estado actual en el que las políticas de desarrollo y competitividad los tienen naufragando.

Desde lo político, los cambios en las reformas estructurales han generado una crisis en todas las esferas de la relación sociedad-espacio-naturaleza. El Estado ha priorizado la respuesta a las orientaciones dadas por los distintos organismos internacionales para insertar el puerto en las dinámicas del mercado global; pero se ha negado a fortalecer de un proyecto común de ciudadanía que implique la implementación de una nueva forma de construir con y para los habitantes o coterráneos. Dicha postura ha generado la pérdida de la autodeterminación tanto en lo nacional como en lo local generando el ausentismo del Estado y de los distintos gobiernos de turno.

En el caso de Buenaventura, avanza la colonización de las multinacionales en su territorio, y con ella un sin número de violaciones a los derechos individuales y colectivos de las comunidades. Dada su ubicación geoestratégica, Buenaventura se convirtió en un territorio valioso para la materialización de los planes de desarrollo establecidos desde la centralidad del territorio nacional. Las reformas políticas lo han convertido en uno de los enclaves económico más importantes, en la mejor esquina de América Latina para las élites internacionales y el comercio mundial. A partir de lo cual se empezaron a firmar tratados y estrategias tendientes a permitir el despliegue y el establecimiento de las distintas estructuras macroeconómicas.

Desde lo cultural se identifican irrupciones de tipo simbólico, económico, ambiental, lo cual ha implicado la pérdida y la adopción de manera casi inmediata de estilos de vidas, de ser, de estar, que no corresponden con la lógica y la cosmovisión de los territorios ancestrales, en este caso "víctimas del beneficio del progreso".

Cabe destacar que la estrategia más usada por los agentes del cambio es un despliegue en varias esferas, las cuales entran a actuar de manera directa e inmediata en los territorios, no solo con el acompañamiento de programas de desarrollo a partir de la responsabilidad corporativa, sino también la presencia del sector armado, jugando este último un papel fundamental, pues el miedo es una de las variables de más peso al definir la aceptación o no de las distintas narrativas corporativas del desarrollo.

Todo lo anterior sustenta la relevancia del presente ejercicio investigativo, con el cual se pretende navegar en las aguas turbulentas del actual modelo de desarrollo económico, y se espera llegar a buen puerto.

1.3 Antecedentes

Desde el punto de vista político, los puertos en Colombia comenzaron a transformarse a partir de la Constitución Política de 1991, en especial por el nuevo rol del Estado frente al mercado y de ambos en el contexto de la globalización de corte neoliberal. Para Jiménez y Delgado (2008) la política económica neoliberal se trató de un proceso que se fue configurando y moldeando en la década de 1980 en la administración del presidente Virgilio Barco (1986-1990).

Con la Constitución del 91 se reafirmarían aquellos pensamientos filosóficos y políticos donde se inauguran dos vertientes; por un lado, el Estado como ente promotor del Estado Social de Derecho, y por otro lado, el surgimiento de las políticas neoliberales de mercado tales como la reforma tributaria (Ley 49 de 1990), la cual tuvo como propósito el impulso de los mercados capitales; la reforma financiera (Ley 45 de 1990) que permitió la libre circulación del capital extranjero; la reforma cambiaria (Ley 09 de 1991) con la cual se afianzaron las bases de la apertura económica; la ley portuaria (Ley 01 de 1991) mediante la cual el Estado le delega al sector privado el servicio y operación de los terminales marítimos para lograr una mayor competitividad, entre otras.

Esta última ley entró en funcionamiento en 1993 cuando el Estado dejó de manejar Puertos de Colombia, más conocido como Colpuertos, integrado por los terminales marítimos del océano Atlántico (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta) y el océano Pacífico (Buenaventura y Tumaco). El monopolio de estos terminales lo ostentan en la actualidad las Sociedades Portuarias Regionales conformadas por el sector público, privado o mixto y los operadores portuarios.

En torno a este tema existen una serie de investigaciones que relacionan los Grandes Proyectos Urbanos con la renovación urbana de los puertos y sus áreas aferentes; las transformaciones de los puertos en términos logísticos y comerciales en el contexto de inserción en los mercados globales; y la relación ambiental entre puertos y ecosistemas.

1.3.1 Puertos de renovación urbana

El trabajo Elías y Vidal (2013), publicado por la Universidad del Norte recoge la historia y evolución de las ciudades portuarias. Allí se analiza, desde una perspectiva histórica, las ciudades portuarias en la gran cuenca del caribe. Elías y Vidal cuestionan la validez del concepto de cuenca en términos de unidad e integración regional, la relación, por lo general, conflictiva y cambiante del concepto ciudad-puerto a lo largo de la historia y la denominada "comunidad portuaria" con sus intereses diferenciados y contradictorios. Estos conceptos se pueden extrapolar con la llamada cuenca del Pacífico y la evolución de las ciudades puerto de esta zona.

Por otra parte, Alemany (2008) plantea la renovación urbana de los puertos de América Latina como la nueva propuesta ante la crisis económica de los 80. El abandono de muchos puertos que no respondían a las nuevas exigencias de la economía mundial y/o la débil planificación urbana; producto de lo anterior nace la posibilidad de mejorar las relaciones urbanísticas entre el puerto y la ciudad debido a que existía la regla de separar y controlar los espacios costeros, por cuestiones de seguridad, dadas las diferentes actividades que se desarrollaban en los puertos. Esto generó problemáticas entre los habitantes y el diseño y operación de las infraestructuras portuarias.

Entre las experiencias significativas conocidas por la renovación de infraestructuras portuarias se destacan las de Puerto Madero en Buenos Aires, Muelle Barón en Valparaíso y Malecón 2000 en Guayaquil. Sin embargo, el autor plantea que, pese a que ya se conocen las primeras prácticas, se desconocen análisis críticos que den cuenta de los beneficios que el proyecto hubiera llevado a la comunidad, así como claridad en la ejecución por parte de los entes públicos y privados.

Rodríguez (2010) en la ponencia titulada *El espacio público y segregación urbana. El caso del asentamiento Costanera Sur Rodrigo Bueno*, presentada en el XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología de Buenos Aires, muestra las trampas discursivas del Gobierno para legitimar tensiones y conflictos ocasionados a partir de la modernización y renovación de los espacios portuarios con los pobladores cercanos al barrio Puerto Madero. Desde la década de 1990 el sector se fue transformado en un lugar de lujo para la élite, a partir de atropellos y desalojo de las comunidades más vulnerables. El Gobierno señalaba que, por tratarse de un "espacio público" y para no "contaminar" la reserva ecológica, no se podía urbanizar; no obstante, se permitía la construcción de centros comerciales, sitios de recreación, de ocio y demás, para los estratos altos.

En este caso, Cuenya, Novais, Vainer y Novais (2012) señalan que en el lugar no había población con la cual se pudiera generar un conflicto social y señalan tres agravantes: uno, el patrimonio material era de toda la ciudadanía; dos, las ganancias en las negociaciones se reinvirtieron en el mismo lugar, lo que benefició a los privados y tres, el Gobierno actuó como ente privado y no rindió cuentas a la comunidad.

1.3.2 Puertos logísticos

Duque Escobar (2010) en su investigación *Dos notas sobre los retos para el desarrollo portuario en Colombia*, plantea que una de las alternativas para superar la "anemia económica", para aprovechar la posición geoestratégica del país en relación con Asia y Europa, y teniendo en cuenta que el 90 % de la economía a nivel mundial se mueve por los océanos, es que los puertos de Colombia se modernicen y cuenten con la capacidad de recibir buques Súper-pospanamax. Esto sería posible con la construcción de puertos profundos en Bahía Málaga y Tribugá, océano Pacífico, con calados de 14 m.

No obstante, señala el autor, la inserción de Colombia en la economía mundial debe enfrentar los fuertes impactos ambientales (tanto ecosistémicos como culturales) ocasionados en estas zonas. En consecuencia, se produjo la declaratoria de la Bahía Málaga como Parque Nacional Natural (resolución 1501 de 2010 del MAVDT) debido a la biodiversidad de su patrimonio natural, y por ser el lugar a donde cada año llegan las ballenas jorobadas al proceso de apareamiento.

1.3.3 Puertos y ecosistemas

La revisión de casos latinoamericanos muestra que la relación puerto-ecosistemas se mantiene en tensión permanente, así se desprende de la experiencia cubana, chilena, brasilera, y por supuesto, colombiana.

De acuerdo con la investigación realizada por Pérez, Guilarte., Nápoles., Díaz., Fernández., y Abalos (2015) sobre los impactos ambientales en el Puerto de Moa-Holguín en Cuba, el desarrollo de las actividades portuarias genera una agresiva contaminación a los ecosistemas y las comunidades desde su construcción hasta su operacionalización debido al dragado, vertimiento de hidrocarburos, ruido y sustancias químicas que afectan el medio acuático, terrestre y atmosférico. Esto se debe a la ausencia de sistemas de tratamiento de residuales, líquidos y sólidos, al análisis de causa y efecto de las evaluaciones de impacto ambiental, y la falta de políticas y gestión ambientales coordinada.

Para Vallejo y Plaza (2022) el sistema ecológico de Ojo de Mar, en la región Valparaíso, Chile, presenta un delicado conflicto ambiental ante las complejidades de la protección del humedal urbano y la expansión del puerto de San Antonio, el más grande de Chile. Así mismo, el crecimiento del parque automotor y su funcionamiento las 24 horas del día, genera contaminación acústica y lumínica en el sistema ecológico. Para la comunidad defensora del medio ambiente, Ojo de Mar es un hábitat de gran relevancia debido a que en él existen "pajonales, dunas, playa, estero, bosque y tres grandes lagunas que conforman el humedal" (p. 12). Además, de la riqueza en biodiversidad del territorio, es un espacio dedicado a actividades de recreación y deporte por parte de sus habitantes.

Vilani, Cruz y Pedlowski (2021) examinan la implementación del Complejo Logístico Industrial del Puerto de Açu, en el municipio de São João da Barra, ubicado en el norte del estado de Río de Janeiro. Se trata de puerto logístico que opera desde 2014 para el transporte de petróleo, gas y otros minerales en donde pequeños productores tuvieron que ser reubicados. Los autores analizan los conflictos socioambientales asociados a la salinización de las aguas superficiales y subterráneas por las obras de infraestructura y adecuación del puerto y los perjuicios a los agricultores y pesadores de Açu.

La tensión surge entre un modelo primario exportador de grandes estructuras portuarias y los sistemas tradicionales de apropiación de recursos y servicios ambientales de los ocupantes tradicionales de las tierras donde se instaló el Puerto de Açu.

En el caso colombiano, las comunidades del municipio de Nuquí, Chocó, se encuentran batallando una de las tensiones territoriales de mayor controversia desde hace más de 60 años, cuando el Estado estableció la construcción del denominado Puerto de Aguas Profundas en el golfo de Tribugá (Peña *et al.* 2022). Ahora bien, según lo expuesto por la Fundación Ideas para la Paz-FIP (2019) pese a que este territorio fue designado como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, durante el gobierno del entonces presidente Álvaro Uribe Vélez surgió un grupo de empresarios que

crearían la denominada Sociedad Portuaria Arquímedes, conformada por la Sociedad Portuaria del Chocó, los departamentos de Chocó, Risaralda y Caldas, Infi-Manizales, la Sociedad Portuaria del Pacífico Tribugá S. A., los municipios de Pensilvania, Quibdó, Nuquí, la Cámara de Comercio de Chocó, Salomón García Córdoba y C. I. Dhows Congo. La construcción del puerto estimaba una rebaja de entre 30 a 50 % en el precio de las mercancías marítimas movilizadas desde la costa asiática, Australia y las costas occidentales de Canadá, EE. UU. y México. También se esperaba el desarrollo de la pesca a gran escala y explotación de los recursos naturales, el puerto de Tribugá se convertiría en una alternativa para el puerto de Buenaventura.

Tanto estos autores como la entidad-FIP señalaron que la construcción del puerto, generaría una gran afectación al espacio físico, ambiental, social y cultural, debido a la realización de obras complementarias al puerto en la que se tenía previsto la construcción de carreteras, ferrocarril, zona franca, aeropuerto, así como un oleoducto desde La Guajira hasta Tribugá, lo cual permitiría incrementar la exportación del petróleo de países como Venezuela, Brasil y Colombia hacia los países con costas sobre el océano Pacífico.

Las afectaciones ambientales eran incalculables debido a las contaminaciones de las fuentes hídricas, a lo que sumaba la afectación a las actividades de diferentes Consejos Comunitarios ubicados en el área de influencia, y las que realizan las mujeres de los resguardos indígenas como la pesca artesanal, el cultivo de productos de pan coger, el uso de los manglares y el ecoturismo. Por ello, las comunidades se han opuesto a la realización del proyecto debido a las malas experiencias que han vivido los habitantes del Distrito de Buenaventura. Finalmente, en 2020 la Agencia Nacional de Infraestructura hundió este proyecto por asuntos procedimentales, lo cual no impide que más adelante intenten revivirlo.

Otro caso similar es el del puerto de Taganga en Santa Marta. Investigaciones de la Universidad Javeriana hacen un llamado urgente sobre la necesidad de revisar los estragos que deja el desarrollo portuario en la sociedad y la biodiversidad de esta zona. Con el estudio titulado la Fauna marina: bahía de Taganga, caribe colombiano, de Salazar (2021), se pone en evidencia la pérdida social y ambiental ocasionada por el aval de licencias ambientales para la construcción de las infraestructuras portuarias. En Colombia se le da más importancia al factor económico que a la extinción de especies y eliminación de la vida marina.

En esta investigación los autores incluyen un nuevo concepto a tener en cuenta cuando se entrega la licencia ambiental, la “licencia social”, esto es, se debe incluir la voz de un actor

fundamental, las personas que habitan cada uno de los territorios. Es decir, se debe conocer la manera como las comunidades han interactuado con el medio natural, pues, generalmente, las comunidades no son tenidas en cuenta y, por el contrario, son engañadas con la idea del bienestar y mejor calidad de vida que el proyecto traería.

De acuerdo con la experiencia de los investigadores, Taganga es un corregimiento del Distrito de Santa Marta en el departamento del Magdalena, que limita con el Parque Nacional Natural Tayrona. La mayor preocupación radica en que es el sitio sugerido para construir el Puerto de las Américas (el más grande de Latinoamérica para manejo de graneles líquidos), lo cual sería una ampliación al puerto de Santa Marta.

Taganga es un espacio de vida turística y de pesca artesanal muy importante; es un espacio destacado por la variedad de especies y ecosistemas. De acuerdo con la investigación, cuenta con "litorales rocosos (68 especies), praderas marinas (31 especies) y comunidades coralinas (39 especies)" (p. 41). Sin embargo, el estudio señaló que las especies están en situación de peligro crítico y preocupación menor por parte de las autoridades ambientales. Por tanto, los investigadores informan a la comunidad cercana, a las autoridades locales y al mundo, por qué Taganga debe ser un lugar de protección y conservación.

Aun así, el desarrollo socioeconómico está generando impactos irreversibles en los ecosistemas marinos difíciles cuantificar. De ahí la importancia de este tipo de investigaciones cuyo propósito es dar a conocer el riesgo que enfrenta el medio marino por la entrega de avales de viabilidad de licencias ambientales.

De otra parte, Sierra (2019), en su trabajo *Análisis sobre los aspectos ambientales en las terminales portuarias que provocan un impacto ambiental en el medio ambiente*, presenta un análisis comparativo en el que identifica las fuentes que ocasionan un impacto ambiental versus prácticas medioambientales y estándares internacionales. El trabajo se llevó a cabo en los Puertos de Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura. En Santa Marta y Barranquilla se identificaron los siguientes riesgos medioambientales: dispersión de emisiones de gases, derrames de sustancias, expulsión de partículas, derrames de líquidos y tóxicos, aguas de lastres y residuos por las actividades de dragado.

Por otro lado, en Barranquilla, Cartagena y Santa Marta se identificaron medidas de mitigación frente a los impactos ambientales y, limitaciones en los puertos: emisiones de gases y

partículas de polvo, como estrategia de mitigación se realizan evaluaciones continuas del aire, uso adecuado de tecnologías, almacenamiento y manejo adecuado de la carga, mantenimiento continuo de maquinarias, equipos y vehículos; frente a escapes de vapor por mantenimiento de los tanques de almacenamiento de los graneles líquidos, no cuentan con un sistema para evitar las emisiones; frente a los cambios de la temperatura en la zona, no hay estudios que identifiquen los cambios de temperaturas; en relación con los impactos sobre la salud de trabajadores del puerto y comunidades vecinas, existe el uso de maquinaria y tecnología adecuada, pero hay programas de seguimiento; una de sus limitantes consiste en que no cuentan con estudios sobre la salud de los trabajadores y no fue consultada su percepción sobre los factores de riesgos.

El estudio hace una serie de recomendaciones para abordar las problemáticas de ruidos y vibraciones, los impactos sobre el agua, la fauna, la alteración del paisaje, la gestión de residuos sólidos y vertimientos, la gestión de recursos humanos y la participación en la gestión ambiental.

2. Marco Referencial

2.1 Globalización

2.1.1 Los albores de la globalización

La Revolución Industrial fue el comienzo de la innovación de los medios de comercialización de las mercancías debido a los avances tecnológicos del siglo XVIII, especialmente en los sistemas de transportes y medios de comunicación. Se destacaron las locomotoras y los primeros barcos a vapor, posteriormente, en el siglo XIX, se dieron otros tipos de adelantos industriales tales como el acero, la electricidad, los derivados del petróleo, el desarrollo del avión y buques de acero, entre otros. Igualmente, nació una nueva clase de ordenación capitalista relacionada con los monopolios y el *imperialismo*. El dominio colonial para el caso de América Latina crearía la independencia comercial e industrial de potencias como los Estados Unidos (Castells, 1999).

Hoy las tecnologías han llegado a todos los rincones del planeta creando las bases de la sociedad red. No obstante, dice Castells que la accesibilidad "selectiva", dependiendo del contexto, desemboca en la desigualdad social, porque las zonas que no están conectadas al mercado global por lo general son sitios marginados, deprimidos y excluidos, por ejemplo, algunas ciudades en África, China, India y Estados Unidos. Para finales de los años noventa, casi todo el mundo estaba haciendo parte del sistema de la red de servicios de información y la comunicación.

La Revolución Industrial marcó un nuevo rumbo de la economía mundial en actividades como la agricultura donde ahora se dan procesos industrializados, si bien para la humanidad se trató

de procesos discontinuos en la producción y distribución. Así mismo, transformaron las fuentes de acumulación del capital que antes estaban en manos del sistema del Estado; ahora el dominio de producción lo tienen los países que cuentan con los medios tecnológicos o sistemas monetarios. El acelerado crecimiento económico se logró gracias a la electricidad, la utilización de productos químicos para el suelo y la producción agrícola, los barcos a vapor, la locomotora, el ferrocarril, los centros de investigación, entre otros.

Estos hechos no solo transformaron las dinámicas culturales, también las comunidades observaron el agravio de los cambios institucionales y territoriales. Las sociedades red es lo que la socióloga Sassen (1998) denominaría las ciudades globales, por ser estas donde se planifica y se controla todo: en ellas convergen los nodos de las principales redes de telecomunicaciones, en ellas están las sedes de las principales instituciones financieras; y en ellas se ubican los principales centros del poder mundial.

Para Castells (1999) la sociedad red es la agrupación socio técnica, es decir, los gremios que tienen el poderío tecnológico que configuran un todo. Es por ello que para el autor la era global es multifacética, porque mejora las distintas formas de producción en el campo de la economía mundial.

2.1.2 Globalización vs neoliberalismo

Como mencionan Achard, García, González (2001):

> La globalización desde un sentido amplio abarcaría la expansión y liberación del comercio internacional, la creciente interdependencia de las economías nacionales y también las crecientes velocidades de circulación del capital, la tecnología, la información en general, y los procesos de difusión cultural. (p. 5)

Santos (1993) define la globalización como aquella estrecha relación que existe entre los diferentes actores sociales en las distintas regiones o países, que pueden ser de múltiples tipos, políticas, culturales, económicas, entre otras. Mientras que para que para el sociólogo Zygmunt Bauman la globalización se asocia al nuevo desorden mundial (Delgado y Diossa, 2004). Para Beck

(2008) son procesos de relaciones con actores transnacionales que pueden superponer nuevos valores en su interactuar.

No obstante, Santos (1993) señala que la globalización no se puede confundir con el neoliberalismo porque este se relaciona con las ideologías político-económicas que promueven una desregulación económica, privatización, reducción del gasto público, las cuales, generan un escenario para el desarrollo de unos procesos particulares de globalización. Para Beck (2008) el neoliberalismo, aparte de traer afectaciones como el desempleo, elimina la lucha de los trabajadores y se ve dilapidada la autoridad estatal para regularizar precios y otras formas de intervención en la economía. Con estas formas de oprimir las intervenciones del Estado, manifiesta el autor, es que estaríamos llegando a lo que se llama modernización, donde su escenario está en todas las esferas de la vida humana.

Un ejemplo, dice Beck, de la regulación: para evadir los tributos fiscales: las empresas pueden producir en un país, pagar impuestos en otros y exigir gastos estatales en forma de creación de infraestructuras en un tercer país (2008).

Esto les ha permitido a los países industrializados incrementar sus ingresos, generar brechas entre unos pocos que cada día se hacen más ricos y la colectividad sumergida en la pobreza y la miseria. En este contexto los dueños de las multinacionales gozan de buena calidad de vida y de un medio ambiente sano en el país que deseen estar, paralelo a ello, se expresan múltiples manifestaciones de violencia interna.

Con un esquema de seguridad jurídica por parte de los capitalistas exógenos, los mercados globales se expanden por toda América Latina y en especial por los “países atrasados”. Una de esas expresiones de economía mundial es aquel que se presenta con la idea de los “megaproyectos” de infraestructuras, asimilados con la idea de “desarrollo”, “progreso” o “crecimiento económico”. En el fondo lo que se permitió fue la entrega de un territorio sin ley ni gobierno para ser explotado, en pro de la acumulación de riquezas.

La globalización conlleva tendencias de homogeneización, problemas sociales (pobreza e inseguridad), debilita al Estado y provoca el resurgimiento de localismos, nacionalismos, racismos y fundamentalismos; favorece el surgimiento de tensiones, movimientos de protesta (defensa de las minorías, del ambiente, de las culturas).

La globalización de la economía incluye además la importancia creciente del comercio internacional en el crecimiento económico, el aumento considerable de la inversión extranjera directa, la globalización de una parte esencial de la producción de bienes y servicios en torno a empresas multinacionales y a sus redes auxiliares, cuyo comportamiento determina los movimientos de capital, las monedas, el crédito y, por tanto, las economías en todos los países.

La configuración del Estado pierde gradualmente la capacidad de ordenar los flujos de recursos, de orientar el ejercicio de la gobernabilidad dentro de los diferentes espacios territoriales como departamentos y regiones, pues hay dificultades para articular la administración nacional y la regional, producto de los desajustes provocados en el ejercicio de la administración pública en el contexto histórico de la globalización. Esta situación lleva a la búsqueda de nuevas formas del uso de la tierra y la desterritorialización de las culturas propias que ven cómo los límites y los constructos simbólicos de las comunidades en torno al territorio van siendo borrados de la memoria histórica ante la pérdida del control y de la gobernanza local frente a los embates de la economía mundial.

De esta forma, los macroproyectos tienden a legitimar el uso de los espacios territoriales de acuerdo con las lógicas del mercado mundial, pero a espaldas de las potencialidades y requerimientos de la población asentada en el radio de acción de las obras.

2.1.3 América Latina y la globalización

Para Castells (2005) la incorporación de la globalización en el contexto de América Latina ha generado fuertes cambios en el sistema económico y en la sociedad. La globalización y su marco jurídico han creado el surgimiento de la macroeconomía, a través de la financiación y control teniendo como efecto la privatización de lo público y la liberación de mercados de capitales como mecanismo básico en la gran mayoría de países.

Los años noventa fueron complejos para América Latina con la aparición de medidas políticas encaminadas a la implementación de la economía globalizada, lo cual conllevó a la homogenización de las políticas financieras y el libre tránsito de carga. Este es el soporte de la globalización económica, la combinación de criterios en un contexto extenso. El capital extranjero

se expandió por todas las regiones y países en busca del crecimiento económico a través de la incorporación de nuevas tecnologías y procesos de reconversión empresarial.

Hoy el comercio exterior asedia a las ciudades o regiones en el mundo, se consolida a través de los tratados de libre comercio y Mercosur que impulsan la integración de áreas antes aisladas de los flujos económicos, y cuyo desenlace es la ampliación de sus mercados y la competitividad de sus productos. De ello se han podido evidenciar dos circunstancias desfavorables: primero, la producción local no cuenta con los mismos medios para la competitividad en la economía mundial; y segundo, la exclusión de un porcentaje enorme de la población en la economía mundial los sumerge en la marginalidad que cada día toma mayor fuerza.

En América Latina no se han podido superar las fisuras de las desventajas competitivas por el bajo contenido tecnológico en gran parte de la economía informal. Por esta razón la economía de los años noventa giró en torno a las exportaciones agropecuarias de los países desarrollados, y la exportación de materias primas y minerales por parte de los países en desarrollo. Los primeros destruyen la producción nacional, mientras que los segundos provocan fuertes afectaciones ambientales.

La dependencia tecnológica está orientando el rumbo de la economía local a los sistemas globales. Si bien, señala Castells (2005) en Chile se ha venido dando un significativo avance en la innovación tecnológica, queda mucho por avanzar en lo técnico y organizacional. La vinculación de América Latina en la economía mundial ha sido desigual y poco competitiva, generando impactos económicos y sociales en los lugares donde esta no llega o no se integra. Además, las secuelas medioambientales son preocupantes, precisamente por la pérdida de control y el acelerado proceso de deterioro de ecosistemas estratégicos de los que viven ciudades y regiones.

Castells afirma que la marginalidad es producto de las condiciones políticas y económicas que imponen las empresas extranjeras, quedando libres de impuestos arancelarios, donde las pequeñas y medianas empresas no logran acceder a los mismos beneficios, lo que forma una competencia desigual en lo económico y tecnológico. Por otra parte, manifiesta el autor la globalización provoca una crisis económica mundial criminal que está asociada al tráfico de drogas, el contrabando y el lavado de activos un ejemplo de ello son Brasil y México, cuya economía mundial criminal da genera riqueza rápido, produce empleos, en detrimento del equilibrio social y político en las regiones. A esto se añade que la búsqueda desaforada de riqueza ocasiona daños

irreversibles al medio ambiente en zonas rurales y en las ciudades. En definitiva, América Latina está fuertemente ligada a los procesos de globalización económica que han ocasionado serios impactos en diferentes esferas de la vida.

2.1.4 El rol del Estado-nación en la globalización

Para Escobar (2005), la modernidad se identifica por la trasformación del cuerpo institucional y con ello la conformación del Estado-nación. Considera que la globalización no solo fue económica, sino también institucional y los cambios generados en relación con el papel del Estado en momentos de globalización obedecen a la relación interinstitucional entre estados.

No obstante, Jarillo Aldanueva (2001) y Almario (2004) comparten la idea de que la debilidad o ruptura del Estado se dio en dos momentos, uno desde afuera y el otro desde adentro. En el primero, la sociedad extranjera, cuando decide pactar las condiciones con el Consorcio de Washington, una de sus ideologías político-económicas que estableció fue la cero intervención por parte de los gobiernos de los países que participaran de la apertura económica.

Esta condición provocó el debilitamiento del Estado como regulador de la economía y garante de los servicios y equipamientos colectivos; permitió la privatización de empresas, la destrucción de sindicatos, etc., situaciones que favorecieron a las minorías privilegiadas. Aun así, el Estado no desaparece y mantiene funciones necesarias para atender las desigualdades, si bien, no asume el reconocimiento de la diversidad étnica y el carácter pluricultural que caracteriza a las sociedades.

En este proceso de discriminación y/o de exclusión y en este contexto de libre comercio, el Estado no es garante de los derechos de todas las comunidades. Las comunidades siguen sometidas al control territorial de los grupos armados ilegales; la presencia de la fuerza pública es insuficiente para garantizarles a los ciudadanos la seguridad, la libre movilidad y la paz en los territorios. El Estado solo se ha vuelto un expectante de los estragos de la globalización de los mercados legales e ilegales.

Sumado a esto, Jarillo Aldanueva (2001) resalta otra situación crítica del papel del Estado en la globalización asociada a los cambios culturales que están ocurriendo en las comunidades, producto de procesos migratorios; se trata de la estandarización y homogenización que permean las estructuras sociales y se evidencia sobre las formas de pensar. Una herramienta poderosa para enfrentar estos procesos dice el autor, es a través de políticas educativas que respondan al contexto local.

Además de esto, Zurbriggen (2009) y Escobar (2010) reconocen la urgencia de que el papel del Estado se reconstruya. Su labor, aparte de los factores de identidad, debe comenzar por la creación de escenarios de la democracia participativa, donde las comunidades se tengan en cuenta a fin de mitigar factores de desigualdad social.

2.1.5 Los Espacios en la dinámica globalizante

Santos (1993) se refiere al sistema mundo en la era de la globalización como aquellos espacios que ahora hacen parte de una sola unidad o mundo. Para que la globalización pueda operar se requieren de unos espacios geográficos donde convergen ventajas de elementos materiales y de la acción humana. En cada periodo de la historia se alteran las interacciones de ambos elementos.

Los grandes cambios que hoy acontecen en los espacios geográficos son el resultado de los procesos de globalización que se están viviendo en diferentes partes de América Latina. Santos añade que existen tres variables que lo causan, “la unidad técnica, la convergencia de los momentos y la unidad del motor” (p.70). Estos son interactuantes a la mundialización.

Cada espacio se convierte en la oportunidad de explotación razonable para el incremento del capital extranjero. La globalización hace que algunos espacios de las Américas se internacionalicen, aquellos espacios que históricamente no eran del interés estatal y, por lo tanto, estaban olvidados, ahora son del interés de las alianzas público-privadas, transformándolos con la implementación tecnología en creadores de riqueza para los capitalistas.

A los espacios rentables Santos (1993) los denomina de productividad espacial por el cúmulo de actividades que se pueden realizar para obtener ganancias. Estas actividades las subcategoriza en horizontales y verticales, La primera se refiere a los procesos directos de producción, y la segunda a los procesos de circulación. En dichos espacios se agudizan las tensiones con las comunidades locales que los han adecuado como proyecto de vida, puesto que se mezclan y chocan con las redes que terminan abarcando casi la totalidad de la región en busca de la rentabilidad mundial. En la actualidad algunos espacios del territorio nacional hacen parte del espacio de la economía global; Buenaventura es uno de ellos.

Con el auge de la globalización se corre el riesgo de que los espacios, luego de instalar los procesos tecnológicos, se especialicen tanto, ya sea de manera horizontal o vertical, que terminen expropiando, desalojando o desplazando a las colectividades, porque a los territorios les surgen nuevos dueños. Santos (1993) asegura que los espacios deben pasar por un acomodamiento de formas y normas; la forma hace referencia a la incorporación de las tecnologías requeridas para la producción y la competitividad; la norma se asocia al conjunto de medidas jurídicas financieras que requiere el mercado, lo cual se configura en las disputas o tensiones que trae lo global a lo local.

Por su parte, Alburquerque (1995) afirma que para que exista una integración positiva entre lo global y lo local es imprescindible el rol que adopten los dirigentes políticos regionales y locales para que se dé una concertación con los agentes privados y poder mitigar las tenciones que pueda surgir con las colectividades en la implementación de las diferentes actividades horizontales o verticales en un determinado espacio.

2.1.6 Los Puertos en el escenario de la globalización

Como menciona Castells, la Revolución Industrial se basó en la evolución en los medios de transportes, en especial el marítimo. Actualmente, este último es uno de los que ha tomado un valor relevante en la economía mundial, pues permite brindar diversos servicios a bajos costos. El transporte portuario es la estrategia del impulso comercial.

Según Granda (2006) los puertos en los últimos años han venido replanteando una serie de transformaciones para constituirse en nodos principales de la economía mundial globalizada y, de esta forma, conformar redes de articulación. Los distintos cambios permitieron que los puertos adquirieran ciertas características y funciones para persistir en la era competitiva mundial.

Los puertos pasaron a tener un papel protagónico en medio de la diversidad de transportes y del *hinterland*[1] para el comercio global. Según Granda esto garantiza la competencia interportuaria que antes no existía. Con la era de la economía mundial, los puertos tienen como reto ser cada día más creativos comercialmente para lograr la atracción de clientes y buscar un desarrollo local, regional y nacional.

Dice Granda (2006) que en la antigüedad la competencia interportuaria no era tan apreciable porque la economía en esos momentos no estaba interceptada por los países vecinos, ya que estos procuraban que los otros lugares tuvieran algún tipo de beneficios del puerto a nivel nacional, por la rivalidad de competencias entre las mercancías. Sumado a esto existía el imaginario de que no convenía que los puertos, en tanto zonas estratégicas, estuvieran a disposición de los demás países con los que más adelante pudiera darse algún tipo de conflicto.

Con el derrumbe de esas viejas ideologías y la llegada de la globalización, los puertos se convirtieron en oportunidades territoriales debido a la integración de las dinámicas comerciales mundiales. En consecuencia, los conflictos del nuevo periodo obedecen a otras razones, debido a que los puertos no son solo espacios para la concentración de flujos de mercancía y personas, sino que, además, son espacios de exclusión, porque estos bordes costeros son habitados por comunidades, bien sea locales o globales.

La competencia portuaria del momento demanda una participación en la prestación de servicios integrales para no correr el riesgo de ser excluidos del contexto mundial. Además, no basta con ofrecer múltiples servicios, se requieren alianzas con otros puertos retirados físicamente que cuenten con mismo estilo gerencial.

---

[1]El *hinterland*, se refiere al territorio comprendido desde el puerto hacia el exterior, y está definido por las vías de comunicación generadas por los tráficos marítimos vigentes y potenciales, incluyendo sus conexiones o puertos de transbordos, y por lo tanto se consideran dentro de su área de influencia marítima (Granda; 2005, p.20).

Granda (2006) señala que la competencia también gira en torno a los "precios, rutas, tecnologías y plazos de entrega de mercancías" (p. 22). Estos elementos son importantes para posicionar mejor al puerto y, por ende, darle estatus comercial, dada la descentralización económica de la manufactura. Los fabricantes buscan por el mundo precios favorables en artículos, transporte y acceso al mercado final que les garanticen mayores ganancias; por tanto, sus decisiones dependen del análisis de la oferta mundial. En consecuencia, la integración portuaria para enlazar las extensas redes de producción es indispensable para el posicionamiento de los puertos a nivel internacional.

Continuando, con Granda (2006), él reconoce una serie de criterios que pueden incidir en la ineficiencia de los puertos, pese al mejoramiento en las infraestructuras, entre ellas menciona:

> Las organizaciones políticas y económicas hacia el desarrollo portuario (capacidad de formular estrategias y políticas), las condiciones macroeconómicas (políticas comerciales, de competencias, fiscal, presupuestaria, etc.), o las políticas concretas para el aumento de la competitividad de determinados sectores que dependen de esta actividad (política de importación, fomentos de las exportaciones, de infraestructura, ambiental, tecnológica, laboral etc.). (p. 24)

Todos estos elementos dificultarían la competencia interportuaria, lo cual compromete los flujos de carga, tanto de importaciones como de exportaciones y, con esto, el futuro prometedor de las ciudades o regiones.

2.1.7 La relación puerto-ciudad en la globalización

De acuerdo con lo informado por Naciones Unidas: UNCTAD (1996) la evolución tecnológica se ubica en territorios habitados por las comunidades, desde luego, no baldíos, puesto que las empresas requieren de la mano de obra de los lugareños para poner a operar o ser implementadas las técnicas de producción. Es aquí donde las ciudades que, geoestratégicamente son las más apetecidas por la economía para el despliegue de la industria, acaban despojando a las poblaciones. Es por esta razón que las ciudades con este tipo de potencialidad terminan siendo el corazón económico de la sociedad, debido a que son los ejes centrales para la productividad y se

configuran en nodos de prestación de servicios y transportes, convirtiéndose en las arterias marítimas de la economía mundial.

Las ciudades portuarias involucradas en la dinámica global adquirieron un rol dominante. Igualmente han logrado transformarse para acoplarse a los requerimientos portuarios y a las necesidades de la sociedad, es así como se da la sinergia en la relación puerto-ciudad. Pero, las ciudades portuarias que no pudieron responder con las demandas de los mercados mundiales, se quedaron como espectadoras o salieron del interés global frente a otras que emergieron con mayor rapidez.

Los territorios fueron respondiendo en mayor o menor medida a los cambios tecnológicos y a las movilizaciones de carga de mercancías y a otros servicios complementarios como la expansión terrestre y de dragado. Se señala que la economía portuaria produjo cambios en las actividades de estiba y desestiba que ahora son remplazadas por grúas. Adicionalmente, es necesaria infraestructuras para buques de mayor tamaño y construcciones terrestres para los ferrocarriles o viales. Las rupturas en relación con la ciudad no solo fueron territoriales, sino que penetraron en la esfera socio-ambiental, debido a que los gobiernos se concentraron más en las acciones que respondieran a la economía regional y nacional en materia de infraestructura, mientras que las actividades en pro de la calidad de vida y la protección del medio ambiente no han sido atendidas con la misma diligencia con la que se aborda la competitividad de los mercados.

En consecuencia, las comunidades no se sienten identificadas y pierden el interés por el puerto. Las relaciones puerto-ciudad fueron tornándose conflictivas y surgieron tensiones frecuentes. La necesidad de que la calidad de vida de las comunidades mejore son los mayores retos que enfrenta la ciudad, cuya respuesta implica directamente al puerto.

Vásquez Barquero (2005) advierte que la globalización responde al crecimiento económico, pero no atiende las secuelas y desigualdades sociales y ambientales que se viven en las diferentes regiones, ciudades y países.

Por otro lado, las Naciones Unidas: UNCTAD (1996) enfatiza sobre los retos de la relación puerto-ciudad del siglo XXI y advierte que está sometida a nuevas transformaciones donde no solo se contará con servicios logísticos de mercancías, sino que deben prepararse para las redes de información (telemáticas, satélites, televisión, autopistas de alta velocidad y aeropuertos, entre otros), con el fin de conseguir mayor movilidad, fluidez y rapidez de los intercambios. Agrega que

la nueva pretensión de las metrópolis portuarias es ajustarse a los ritmos de la economía mundial a través de todas estas redes de circulación, que las lleve a ser más eficientes en los servicios comerciales, terciarios y financieros. Para que esta situación sea perdurable, el puerto y la ciudad deben nivelar las tensiones que los separan.

2.1.8 ¿Qué son los macroproyectos y por qué son importantes en la globalización?

Los macroproyectos fueron concebidos como:

> (…) el conjunto de acciones orientadas a la ejecución de operaciones urbanas integrales, con capacidad de generar impactos en el conjunto de la estructura espacial urbana y regional y de reorientar el crecimiento general de las mismas. Los Macro proyectos garantizarán la actuación integral del Estado juntamente con la participación del sector privado, para la generación de suelo para VIS y la construcción e incorporación de equipamientos e infraestructura de escala regional o nacional en el ordenamiento territorial (MinVivienda, 2022, p.1)

De esta forma, se entiende que los macroproyectos como tal, están encaminados a realizar obras de gran envergadura que impliquen el mejoramiento de aspectos económicos y sociales pues, dependiendo a qué sector de la población beneficie, tendrá un mayor costo para el Estado. Hay una división básica entre megaproyectos empresariales e industriales en los cuales invierte en gran medida la empresa privada y los de interés social que son generalmente orientados y costeados por las diferentes instancias del Estado.

Así pues, los macroproyectos de iniciativa privada generalmente se encuentran orientados al fortalecimiento de los aspectos logísticos, viales y de infraestructura industrial, son altamente costosos y, por ello, entran en juego capitales de las grandes empresas de carácter privado, para, de esta forma, asumir los costos.

En el marco de la globalización, los megaproyectos permiten lograr avances significativos en términos de la logística requerida en las ciudades donde se emprenden diferentes industrias o

espacios de tránsito de mercancías e insumos. Por ende, buscan articular diferentes poblaciones al proceso de globalización, dotarlos de infraestructura como obras de ingeniería y unidades educativas para quienes entrarían a formar parte del personal calificado de los negocios internacionales.

En el marco de los intercambios sociales, económicos y culturales que implican la globalización, es necesaria la implementación de proyectos de gran envergadura que aumenten la articulación entre grandes y pequeñas poblaciones y, con ello, mejorar la competitividad. El problema, entonces no radica en que se abran vías, se construyan bodegas, muelles, edificios, aeropuertos y toda clase de obras civiles para el mejoramiento de los intercambios comerciales con otros territorios. Lo negativo está en que dichas adecuaciones no respeten el medio ambiente ni los legados históricos y culturales de los pueblos. En los últimos años nos enfrentamos al abuso del concepto de desarrollo, que no contempla los factores humano y ambiental; de nada sirven los avances en infraestructuras emanadas de los ejercicios de la globalización si no hay una construcción social redistributiva y un fortalecimiento del capital humano local.

De hecho, la figura de la globalización no es algo nuevo pues tiene una antigüedad de más de diez siglos. Con las continuas guerras entre imperios dio origen a un orden global que coincidió con un progresivo aumento de la productividad, inaugurado con el incipiente progreso técnico registrado durante la Edad Media. El acelerado progreso técnico de la época contemporánea no fue objeto de la casualidad, sino que obedeció a la ampliación del conocimiento científico y la mejora en las artes, de la navegación y la guerra (Ferrer, 1998).

Lo importante es entender que el intercambio de los diferentes pueblos ha existido desde siglos y milenios atrás y que el proceso actual del desarrollo planetario obedece a una especie de "mundialización", que en el fondo coincide con el enfoque globalizante. Como plantea Nayyar (2000):

> La mundialización puede entenderse simplemente como la organización y la expansión de las actividades económicas a través de las fronteras nacionales (...) como un proceso relacionado con una creciente apertura económica, una creciente interdependencia económica y una mayor integración económica de la economía mundial. (p.7)

De esta manera, la globalización se encuentra estrechamente relacionada con la nueva división internacional del trabajo que se expresa de forma particular en la mundialización de la

industria, e implica la especialización de las sociedades desarrolladas en procesos sofisticados de alta tecnología, fuerte capitalización e innovación de los productos que salen al mercado.

Para países como Colombia, emergen las actividades intensivas propias de la maquila y la sobreexplotación de los recursos naturales por parte de grandes multinacionales que favorecen exclusivamente las naciones desarrolladas. Esta situación exige a los países en desarrollo un esfuerzo por atraer inversión extranjera directa, como la principal opción para reducir el desempleo y la pobreza.

De otra parte, el proceso de la globalización es problemático y contradictorio. La realidad global es ya un hecho, pero todavía no se conocen ni la meta, ni los problemas que implica. Tampoco se puede pensar en una globalización homogénea, igual en todas partes; ni se trata de un proceso continuo: hay estancamientos y retrocesos. Lo que parece innegable es que la globalización se presenta como un nuevo paradigma, con el que hay que mirar la realidad y sus problemas.

2.2 Territorio y desterritorialización

De acuerdo con lo planteado por Noguera (2004):

> Los territorios son las manifestaciones o expresiones de la relación inseparable y continuamente cambiante entre la especie humana y la tierra. Dicho de otra manera, los territorios son, en el momento en que significa algo para alguien, es decir, en el momento en que un grupo social, una “comunidad” o un grupo de intereses comunes, escribe sobre la tierra sus formas de morar. (p. 117)

Si bien el término ha sido abordado desde diferentes disciplinas, en esta ocasión se toma como referente la perspectiva filosófica porque permite interpretar aquellas relaciones entre los seres humanos y la naturaleza. En este sentido el territorio es para las comunidades afrodescendiente e indígenas como espacios de vida, de simbología, de permanencia, de autonomía, es donde se crea y recrea la identidad, la cultura, sus procesos organizativos entre otros. Sin embargo, ante la incorporación de la región o espacios como polo de desarrollo y “progreso”, el territorio dejó de ser aquel lugar de construcción de identidad de las comunidades, para ser espacio que adquieren una

importancia económica y política en la que el Estado realiza su ejercicio como autoridad suprema, lo cual genera conflictos ante las nuevas transformaciones del espacio.

Por otro lado, González, Grez, Cubillos, Pinto y Escobar (2016) definen la desterritorialización como el "proceso en el cual los actores sociales de mayor poder espacial, por lo tanto, político y económico, imponen su territorialización frente a los actores comunitarios" (p. 5). Esta apropiación del territorio transforma el "paisaje[2], modos de producción[3], modos de vida[4], a las personas[5] y el territorio[6]". Global-local son dos términos que se condicionan. A veces prevalecerá uno; a veces, otro.

González *et al.* (2016) señalan que un conflicto se refiere a "1. combate, lucha, pelea; 2. enfrentamiento armado; 3. problema, cuestión, materia de discusión.", "choque o situación permanente de oposición, desacuerdo o lucha entre personas" (p. 6). Añaden tres miradas disciplinarias interesantes a tener en cuenta. Desde la Sociología, los conflictos "se desarrollan en un tiempo y tienen una duración, lo cual provoca que la diversidad de situaciones sea todavía mayor, que las situaciones prolonguen el conflicto por un largo tiempo y que, a veces, tengan un final poco previsible" (p. 6). Desde la mirada antropológica es "la lucha entre actores por los recursos en un lugar determinado, abriendo paso a la dimensión socioambiental que constituye a los conflictos

---

[2] La acción de los agentes externos a las dinámicas locales va introduciendo nuevas formas en el paisaje, nuevas relaciones entre las especies que constituyen el territorio, y nuevas condiciones de reproducción de la vida, que se imponen por sobre formas y estructuras tradicionales, culturales, históricas y comunitarias presentes en el espacio local.

[3] Las exigencias de la demanda internacional van dinamizando los territorios locales para que se vayan integrando al mercado global, a partir de las posibilidades que le entregan las propias ventajas comparativas de la producción. De esta forma es que los antiguos modos de producción tradicional transitan hacia la desaparición. La tecnologización, la inmediatez y la sobreexplotación de los recursos naturales en la producción se imponen a las relaciones de equilibrio históricas devenidas desde las relaciones locales entre la comunidad y su espacio vital.

[4] Las tradicionales formas de expresión colectiva en la constitución del territorio pasan a ser parte de las lógicas individualistas que rompen el tejido social y promueven el consumo necesario para las dinámicas capitalistas de reproducción sociocultural.

[5] Los grupos humanos, producto de la negación de sí mismos como sujetos frente a este escenario, se ven en la obligación de emigrar a los centros de producción: las metrópolis. En ese sentido, la oferta laboral, educacional y, por tanto, de desarrollo de vida como persona, se centran en un fin netamente económico y de sobrevivencia.

[6] De este modo, el territorio deja de ser un espacio donde habita la creatividad colectiva y los fines e intereses comunes de quienes lo han configurado históricamente; y se transforma en un elemento más dentro de este modelo de extracción productiva. Elementos de lo local se insertan en lo global, elementos de lo global se insertan en lo local. (González *et al*, 2014, p. 6)

territoriales" (p. 6). Desde la Geografía, el conflicto se evidencia "centrándose en el uso del medio y del suelo, y en los conflictos de clase que están bajo la creación y la reconstrucción de las estructuras espaciales" (p.6).

En este sentido los autores consideran un conflicto territorial como "la lucha entre actores territoriales por la supervivencia de un ecosistema y las relaciones sociales que en él se desarrollan, ante la amenaza de actividades incompatibles con las formas de vida y/o cosmovisiones preexistentes en el lugar" (p. 6).

De acuerdo con lo planteado, el conflicto está relacionado con la pugna y confrontaciones que desencadenan las tensiones por adquirir de manera arbitraria los espacios y/o lugares que ocupan las comunidades. Los actores que participan de estas tensiones en la mayoría de los casos son instituciones públicas, empresarios u organizaciones que buscan unos intereses particulares en detrimento de las formas de vida de las comunidades.

Agregan, además, González *et al.* (2016) que los conflictos socioambientales:

> Surgen cuando la comunidad afectada, con un alto grado de valoración de su entorno y de la importancia que éste tiene para su forma de vida, toma conciencia de la amenaza de daño ambiental o del daño inminente y decide emprender acciones de diverso tipo en defensa de sus derechos ambientales, lo que le da la connotación social. (p. 6)

Con lo anterior se evidencia que, así como la región es incorporada como polo de desarrollo y progreso, el territorio dejó de ser aquel lugar selvático de clima húmedo-tropical que significaba algo para alguien, espacios de vida, de simbología, de permanencia, para adquirir una importancia económica y política en la que el Estado realiza su ejercicio como autoridad suprema.

Retomando un poco lo relacionado con los desplazamientos generados por la mercantilización de la naturaleza en la zona rural, las comunidades son obligadas según Restrepo y Rojas (2004) a vivir procesos de desterritorialización que viven las comunidades al interior de los territorios, llevándolos al desplazamiento forzado, el destierro, la pérdida del derecho a la movilidad y/o a la puesta en marcha de planes de vida por la presencia de grupos ilegales. Sin embargo, Mato (2006) señala que no se debe hablar de *desterritorialización* sino de *re-territorialización* porque las personas o comunidades, donde quieran que vayan, guardan una conexión de lugar que nunca se

pierde; antes, por el contrario, cuando se adquieren nuevos referentes de lugar se podría hablar de una *bi o multi-territorialidad.*

Ahora la disputa del territorio viene por cuenta de unas lógicas de mercado distintas y está relacionada con la expansión portuaria. Buenaventura está convertida hoy en una Ciudad de la excepción. Para Acebedo (2019) *la ciudad de la excepción* es:

> La generación de un cuerpo normativo especial para desarrollar Grandes Proyectos Urbanos (GPU) en condiciones de excepcionalidad, es decir, como norma de superior jerarquía que se impone frente a las leyes de ordenamiento territorial municipal bajo el argumento de hacer confluir alianzas público-privadas, aplicar celeridad al desarrollo urbano, justificar mecanismos de expropiación por vía administrativa, implementación de políticas y exenciones fiscales, licenciamiento ambiental de emergencia, disposiciones de tierras de uso público para fines o aprovechamientos privados, entre otros. Todo ello en nombre del interés general. (p. 75)

En este tipo de ciudades le da vía libre a la realización de los macroproyectos, donde es de poco interés para el Estado el cumplimiento de los acuerdos y tratados de protección étnico-territorial, además de la violación de otros derechos fundamentales.

Han sido muchos los esfuerzos de las comunidades por hacer la reivindicación de sus derechos culturales y territoriales, contemplados en la Carta Política; sin embargo, los resultados son algo desfavorables, debido a que las dos visiones de proyecto territorial no han acordado formas de un propósito común. Para los capitalistas el territorio es el espacio para explotar sin importar los daños ambientales y sociales, mientras para las comunidades son la fuente de vida.

2.3 Crisis ambiental vs. competitividad de los mercados

Noguera (2012) define el ambiente como aquella “relación entre la cultura y el ecosistema” (p. 314); sin embargo, en la actualidad y con todo lo que conlleva la vida moderna, en especial lo relacionado con las exigencias de la economía, nos están conduciendo a una crisis ambiental profunda.

Noguera (2012) señala que la crisis ambiental en la que nos encontramos va mucho más allá de la degradación del patrimonio natural, como lo manejan muchos discursos. Analizarlo de esta manera es tener un enfoque reduccionista a todo lo que nos rodea, de hecho, "la señora Brundtland (1987) en el informe *Nuestro futuro en Común*", así lo percibe (p. 313).

No obstante, desde la escuela de pensamiento ambiental creada por Augusto Ángel Maya, nos invitan a reflexionar sobre el tipo de relación que se está sosteniendo con la tierra, desde la manera como la construimos, la habitamos y la pensamos. El pensar no es meramente mercantilizando aquel espacio que habitamos. Para la escuela de pensamiento ambiental la globalización es aquel esquema homogenizante que se ha forjado en la economía y que sin darse cuenta está destruyendo el entorno que habitamos.

Pensar la tierra, asegura Noguera, va mucho más allá de como lo hacen las políticas públicas, el Gobierno o los capitalistas. Pensar la tierra es hacerlo desde lo simbólico-biótico, donde ella misma tiene su forma de expresarse, es decir, su propio lenguaje. En los tiempos modernos de globalización la tierra es la que sufre las consecuencias de cómo se arruina, se codifica y se mercantiliza. Agrega este referente que el cuerpo humano es tierra, que no estamos por fuera de ella, por lo tanto, somos naturaleza. Cuando afectamos la tierra con nuestras acciones en la idea de progreso o desarrollo nos estamos quedando por fuera de ella, también nos estamos matando a nosotros mismos, porque no podemos contemplarnos como si no hiciéramos parte de ella.

La crisis ambiental es precisamente porque en las lógicas del mercado la tierra no es pensada, en el sentido de considerarla como un agente activo que nos habla constantemente. Como el afán de la vida moderna es generar riqueza, acumular capital, por ese modo ilusorio de la razón y el vivir bien, se afecta la tierra.

La autora reconoce que la tragedia de esta civilización es:

> Haberse creído amo y señor del tejido de la vida, siendo un mero hilo en la trama de la vida. Haber creído que la libertad consistía en dominar la naturaleza, siendo apenas una emergencia de ella. Haber creído en la infinitud de la razón siendo ella misma una reducción mínima de lo humano" (…) haber creído ser humanos sin naturaleza, cuando solo es posible serlo en ella (…) haber despreciado la tierra, siendo ella nuestra madre. Haberla reducido objeto, siendo ella un enigma maravilloso, indescifrable y misterioso. Haber creído que la

> ciencia podía explicar la vida, cuando en realidad la vida no se puede apresar en una fórmula matemática, en un dato, en una cuantificación. (Noguera, 2012, p. 316)

Es por esa perspectiva de creer que dominamos la naturaleza que nos estamos quedando sin donde habitar. Es por ello por lo que desde el pensamiento ambiental la crisis ambiental no la miran como la escasez del patrimonio natural, sino que es examinada desde la defensa política. Por el contrario, comunidades como los aymaras o los mapuches que han comprendido las lógicas de habitar la tierra y el lenguaje que de ella brota.

En las lógicas del libre comercio ya no es considerada la tierra como elemento vital, sino que, como dice Noguera, ahora la angustia es por el consumo sin límites, "de capital, de oro, de petróleo, de extracción, de carbón" (p. 319). Además, señala que estamos viviendo en un periodo en tránsito, porque estamos al borde de la finalización de la civilización y, sin saberlo, estamos entrando al inicio de una nueva cultura. Devoramos la tierra como mejor nos parece y no nos detenemos a pensar en nuestras acciones, ni a entender las huellas que ella misma expresa. Por el contrario, todo en ella se ha reducido a mercancía, al objeto de enriquecimiento.

Según Noguera (2012) la crisis ambiental no es otra cosa que la esquizofrenia cultural, es aquello que invita a mirar a la tierra de manera diferente a la establecida por la cultura occidental, pero también alude al hecho de dejar que otros hablen por nosotros. Añade la autora que el pensamiento occidentalista maneja el lenguaje de ver la tierra como la fábrica de producción industrial, precisamente porque en los centros de enseñanza apuntan cada día a apoyar las leyes del mercado y no a la manera como se está habitando la tierra. Esa mirada produce un destierro en el cual el mercado global ha declarado una guerra por acción u omisión con el lenguaje de la tierra, olvidando que estamos hechos del lugar que habitamos.

3. Metodología

El desarrollo metodológico de la investigación se realizó en varias fases. Se hizo una identificación de actores, plan u obtención de la información y la aplicación de encuestas semiestructuradas para la población participante.

3.1 Ruta metodológica

Esta ruta metodológica sirve de guía para la búsqueda de la información, aunque no necesariamente para la construcción del informe final de investigación. Este último refleja las "luces y sombras" del proceso investigativo porque, el acceso a fuentes primarias en todo lo relacionado con los proyectos portuarios se tornó imposible dado el grado de hermetismo y compartimentación que manejan el sector público y el privado sobre estos asuntos (Ver Tabla 1)

Tabla 1. Ruta metodológica

VARIABLES	DECISIONES	OPERACIONALIZACIÓN	TÉCNICAS/INSTRUMENTOS	UNIDAD DE ANÁLISIS
Análisis de macroproyectos	Dimensión política	Disposiciones normativas generadas en el distrito para viabilizar los macroproyectos	Revisión documental	Políticas públicas, documentos CONPES
	Dimensión institucional	Modificaciones de las reglamentaciones urbanísticas para desarrollar los macroproyectos	Revisión documental	Plan de Ordenamiento Territorial
	Dimensión simbólica	Expectativas creadas alrededor de los beneficios que generará el macroproyecto en la comunidad	Encuesta-grupo focal	Habitantes y líderes de zona de influencia de los macroproyectos (barrios Santa fe, Santa Cruz e Inmaculada de la comuna 5 y zona rural del Bajo Calima.
	Dimensión socio-ambiental	Percepciones de las comunidades sobre las afectaciones culturales, ambientales, economía local y planificación territorial generadas por el proyecto (mapa de conflictos ambientales generados por los macroproyectos.	Encuesta-grupo focal Cartografía social	Habitantes y líderes de zona de influencia de los macroproyectos (barrios Santa fe, Santa Cruz e Inmaculada de la comuna 5 y zona rural del Bajo Calima.
Planeación del desarrollo territorial	Enfoque territorial	Forma en la que el macroproyecto incorpora las particularidades y potencialidades del territorio.	Revisión documental	POT, PDD, Plan portuario, planes ambientales
	Planeación de los cambios	Previsión de los cambios que puede llegar a generar el macroproyecto	Revisión documental	Diagnósticos de impactos, estudios previos.
	Enfoque integral	Capacidad de la gestión (administración) local para articular a todos los actores del territorio en una visión de futuro.	Entrevistas semiestructuradas	Funcionarios públicos y privados.
	Participación de la sociedad civil	Forma de vinculación de los actores locales al desarrollo del macroproyecto	Grupo focal	Líderes de zona de influencia de los macroproyectos
	Coordinación interinstitucional	Nivel de articulación de las acciones de las instituciones en las intervenciones que realizan en el territorio	Revisión documental Entrevistas semiestructuradas	Políticas públicas, documentos Conpes, acuerdos de entendimiento interinstitucional- convenios de colaboración-funcionarios (TCBUEN-Aguadulce)
	Sustentabilidad	Políticas, programas y proyectos destinados a la protección del patrimonio natural del territorio y el derecho a las comunidades donde se desarrollan los macroproyectos	Revisión documental Entrevistas semiestructuradas	Políticas públicas, documentos Conpes, acuerdos de entendimiento interinstitucional- convenios de colaboración-funcionarios (TCBUEN-Aguadulce)

Fuente: elaboración propia

3.1.1 Fase 1

En la realización de la investigación se tuvo en cuenta el análisis de las diferentes dimensiones y recomendaciones que en Cuenya *et al.* (2012) se señalan para el abordaje de los megaproyectos. Entre ellas se destacan la dimensión política, la viabilidad de los proyectos bajo un componente normativo; la dimensión institucional, donde se dan las modificaciones de las reglamentaciones urbanísticas para que se ejecuten los macroproyectos; la dimensión simbólica, en la mayoría de los casos, se aprovecha la crisis por la cual está atravesando una ciudad, para decir que el proyecto traerá la prosperidad, la bonanza, el desarrollo, la oportunidad para superar los conflictos; y la dimensión socio-ambiental, donde se analizan las afectaciones culturales, ambientales, de economía local y planificación territorial.

Por otra parte, Torres (1999) advierte que la planeación del desarrollo territorial debe contemplar la dimensión de *Enfoque territorial*; se refiere a las particularidades y potencialidades de un territorio donde todo funciona sinérgicamente, y la afectación de un elemento puede alterar el funcionamiento del sistema, debido a que no se están dando los cambios en territorios aislados, sino que ese territorio está inmerso en una lógica de territorios globales que, en algún momento, puede causar negaciones al desarrollo local.

En cuanto a la *planeación de los cambios* plantea que una política territorial también debe ser visionaria de los cambios a futuro en la vida de los habitantes de un territorio, esto implica adelantarse a los efectos que puedan traer las alianzas futuras. Señala la autora que los graves errores de las políticas territoriales se presentan al efectuarlas para responder a la inmediatez y/o a los procesos coyunturales; el *enfoque integral* resalta la importancia de conocer la estructura global del territorio y su vínculo con factores externos como *establecimiento de relaciones con otros espacios y actores, nuevas actividades productivas, inversiones y tecnología.* Además de los planes o programas que se logren construir y la capacidad de gestión local con que se articulen a la integralidad, son los individuos quienes viven esa integralidad y los actores exógenos deben de acoplarse y asumirla; en cuanto a la

Participación de la sociedad civil, los autores definen una verdadera participación comunitaria como:

> Un proceso opuesto y complementario a la descentralización del Estado, en el que el uno no puede avanzar sin el otro y donde se precisa contextualizar los problemas encontrados y las distintas soluciones a él; búsqueda de aliados para la solución de los problemas, capacidad de las instituciones de hacer efectiva la articulación del sector con otros sectores y de su estilo de trabajo y su relación con la comunidad; y, por último, tiene que ver con la práctica y la capacidad en la evaluación de la integralidad y de la sectorialidad en función de un territorio y en términos del impacto y del efecto que sus acciones tienen sobre él. (Torres Andrade,1999, p. 143)

Otra de las dimensiones es la *Coordinación interinstitucional*. Una de las mayores dificultades en la actualidad es realizar una coordinación eficaz y eficiente, debido a que las instituciones se desconocen entre ellas mismas. En algunos momentos promueven lenguajes de integralidad cuando utilizan expresiones como “diagnósticos integrales” o “acciones integrales”; sin embargo, sus intervenciones no son direccionadas de la misma manera. Esto puede mejorar si, por un lado, se mejoran las relaciones humanas entre quienes ocupan los diferentes cargos y si, por otro lado, se en rutan los programas o proyectos bajo la lógica de la complementariedad; por último, tenemos la *Sustentabilidad*, asociada a la protección del patrimonio natural de un territorio y el derecho de las comunidades a realizar su vida y permanecer en él.

Para definir la ruta metodológica se concluyó que la propuesta debía articular los dos enfoques dados por los autores antes mencionados, los cuales permiten el análisis y evaluación del sistema territorial, aplicable al tipo de investigación donde se mira a Buenaventura desde la escala local a la global.

3.1.2 Fase 2

Construcción del formato de entrevista para dar cuenta de las realidades que viven las comunidades de acuerdo con la construcción de la ruta metodológica.

Se elaboró un cuestionario con 15 preguntas que pretendían indagar por la *representación del espacio*, tiene que ver con las relaciones de producción y el "orden espacial" que imponen. Las *Prácticas espaciales***,** engloba producción y reproducción en el espacio social y las relaciones con el espacio de cada miembro de la sociedad y el *Espacio de representación*: conjunto de símbolos de la vida social, incluido el arte y los imaginarios urbanos (Ver Tabla 2).

Tabla 2. Categorías, variables y preguntas de la entrevista semiestructurada

CATEGORIA	**VARIABLE**
Prácticas espaciales: Engloba producción y reproducción en el espacio social y las relaciones con el espacio de cada miembro de la sociedad	Participación ciudadana
PREGUNTAS	
1. ¿Qué conocimientos tienen en la comunidad respecto a la participación local? 2. ¿Qué capacitación se ha realizado en su comunidad para participar en los diferentes procesos de planeación, gestión y construcción de macro proyectos y liderar procesos de incidencia en los mismos? 3. ¿Cómo se ha organizado la comunidad para participar activamente en las diferentes etapas de la planeación, gestión y construcción de los macro proyectos que se encuentran destinados para ser ejecutados en su comunidad? 4. ¿De qué organización o institución han recibido apoyo para lograr incidir como comunidad en las diferentes etapas de la planeación, gestión y construcción de los macro proyectos? 5. ¿Han recibido orientación legal sobre cómo participar activamente en las diferentes etapas de la planeación, gestión y construcción de los macro proyectos?	
CATEGORIA	**VARIABLES**
Representación del espacio: tiene que ver con las relaciones de producción y el "orden espacial" que imponen.	Planeación, gestión y construcción macroproyectos
PREGUNTAS	
6. ¿Qué conocimientos tienen en la comunidad sobre los proyectos portuarios? 7. ¿Han recibido en su comunidad alguna capacitación sobre la importancia y los retos que implica la construcción de proyectos portuarios en la zona? 8. ¿Qué se conoce en la comunidad sobre planeación, gestión y construcción de proyectos portuarios?	

9. ¿Puede decirnos qué tipo de iniciativas se han llevado a cabo en la comunidad para ser protagonistas de la planeación, gestión o construcción de los proyectos portuarios en la zona? 10. ¿Han recibido capacitación o formación en la comunidad sobre planeación, gestión y construcción de proyectos portuarios?	
CATEGORIA	**VARIABLE**
Espacio de Representación: conjunto de símbolos de la vida social, incluido el arte y los imaginarios urbanos.	Nuevos símbolos e imaginarios
PREGUNTAS	
11. ¿En qué aspectos considera usted se afectan o han sido afectos los ecosistemas de su comunidad a partir construcción de los puertos en el sector? 12. ¿Qué aspectos de las prácticas sociales, productivas y de territorialidad se han visto afectadas por la construcción e implementación de los macro proyectos? 13. ¿Qué iniciativas se han presentado por parte de las autoridades ambientales y la comunidad para subsanar los impactos socio-ambientales de los macro proyectos? 14. ¿Qué acciones ha llevado a cabo la comunidad para solicitar reparación de las organizaciones encargada de los puertos para subsanar las afectaciones socio-ambientales? 15. ¿Cómo considera usted se puede solucionar las afectaciones socio-ambientales generadas en su comunidad ante la construcción de macro proyectos?	

Fuente: elaboración propia

Inicialmente se tenía programado realizar las entrevistas semiestructuradas en los sectores donde se desarrolla la operalización de los dos puertos, sin embargo, por situaciones de seguridad, protección y evitar señalamientos entre unos y otros, se realizó un cambio de la aplicabilidad de las entrevistas en sitios distintos a los sitios de residencias de los entrevistados. Antes de realizar el diálogo con los entrevistados se acordaron los siguientes compromisos:

A. Se hizo cambio de nombre por seudónimos.
B. Se les manifestó que las conversaciones se gravarían
C. Se firmó un acuerdo de consentimiento informado donde se manifestó que la información recopilada solo se utilizaría con fines académicos en el marco de la investigación.

Al finalizar los diálogos con los entrevistados se dejaba abierta la opción de poder añadir, por medio escrito o programación de un nuevo encuentro, aspectos significativos

frente a los temas abordados y posteriormente se hacía cierre de la grabación. En ocasiones algunos comentaban otros aspectos relevantes fuera de las grabaciones.

3.1.3 Fase 3

El análisis de la percepción de las entrevistas. Se realizó de acuerdo a lo planteado por algunos autores con relación a la ruta metodológica.

3.2 Población universo

Según la Alcaldía Distrital de Buenaventura (2020) la composición de la población teniendo en cuenta, zona urbana y rural se tiene que el Distrito cuenta con 238.648 (77 %) habitantes en zona de cabecera y 73.179 (23 %) habitantes en centros poblados y rural disperso, según el DANE en sus proyecciones del censo poblacional. También indica que en el 2020 el 53 % son mujeres, mientras que el 47 % son hombres (p. 25).

Además, se reitera en el Plan de gobierno Buenaventura con Dignidad, que, de acuerdo con la expectativa de vida, el DANE proyectaba que para el año 2020, el Distrito de Buenaventura, tendría una población de niños, niñas, adolescentes y jóvenes de 164.409 representando el 53 % de la población, lo cual implica planeación de educación, salud, actividades lúdicas y deportivas. Por otra parte, el Dane también establece una gran base de población en edad de trabajar (jóvenes y adultos) con el 56 % de la población (Alcaldía Distrital de Buenaventura, 2020).

Los sujetos de investigación, inicialmente pensó con representantes de organizaciones como el Comité Ejecutivo del Movimiento Cívico, Organizaciones de la Sociedad Civil vinculados con la problemática, funcionarios de planeación del distrito, líderes/as de las comunidades, voceros de la Mesa de Ambiente del movimiento cívico y funcionarios de los terminales portuarios.

Sin embargo, solo se pudo abordar a los líderes y lideresas ubicados en las áreas de influencia directa correspondientes a los barrios Santa Fe, La Inmaculada y Punta del Este de la comuna 5; debido a que son quienes enfrentan los impactos de la operación del Terminal de Contenedores de

Buenaventura-TCBUEN, la vía interna alterna y la vía del puerto de Aguadulce como medio de acceso para llegar a las tres terminales portuarias (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, TCBUEN y Aguadulce). Adicionalmente se realizaron entrevistas a líderes y lideresas de Junta de Acción Comunal, y Consejo Comunitario del Bajo Calima en la zona rural de Buenaventura.

3.3 Plan para la obtención de la información

La obtención y análisis de información se realizó a través del método multicriterio. Una de las características principales de las metodologías multicriterio es la diversidad de factores que se logran integrar en el proceso de evaluación (Arancibia et al. 2005). Permite la utilización de diferentes herramientas e identificar la percepción de diferentes actores en el proceso de investigación (p. 6). En este sentido el proceso se desarrolló de la siguiente manera: Revisión archivística: documental sobre los acuerdos, tratados y políticas que favorecen el posicionamiento de los proyectos en la ciudad de Buenaventura, entre los primeros materiales a consultar se definieron:

Política ambiental: Plan Sectorial 2002-2006 “Camino hacia un país de prosperidad con desarrollo sostenible”.

MAVDT: Guía ambiental para terminales portuarias.

Planes de expansión portuaria en Buenaventura.

Plan de Ordenamiento Territorial en Buenaventura.

Ley 152/98: Ley orgánica del Plan de Desarrollo: participación de las comunidades Afrocolombiana en el Consejo Nacional de Planeación.

Ley 1 de 1991: Ley de puertos.

Decreto 1320 de 1998: Consulta previa con las comunidades afrocolombianas o indígenas en territorios colectivos o resguardos o zonas habitadas permanentemente.

Conpes 2589 de 1992: Plan Pacífico: Una nueva estrategia de desarrollo sostenible para la costa Pacífica colombiana.

Conpes 3491 del 2007; Conpes 3169 del 2002; Conpes 3180 del 2002; Conpes 3310 del 2004; Conpes 3342 del 2005; Conpes 3410 del 2006; Conpes 3744 del 2013.

Plan Municipal de Desarrollo de Buenaventura.

Plan Nacional de Desarrollo.

Entrevistas: individual semiestructuradas con el fin de poder comprender aspectos coyunturales y estructurales que incidieran en el despliegue de infraestructuras portuarias por parte de los actores entrevistados. Solo fue posible entrevistar a líderes que habitan en el área de influencia de los puertos para conocer la manera como conciben y perciben los macroproyectos.

No fue posible realizar grupos focales: es la técnica que permite indagar a través de entrevista grupales semiestructurales, sobre los diferentes significados que tienen las comunidades (Escobar y Bonilla-Jiménez, 2009) en como conciben y perciben los macroproyectos en la zona de influencia.

Tampoco se desarrolló la cartografía social, que según Habegger y Mancilla (2006) es una propuesta metodológica que permite visualizar los conflictos territoriales para que los participantes conozcan su realidad y puedan ser diligentes en su transformación. De igual manera, Mora-Páez y Jaramillo (2004) observan la cartografía social como:

> Forma de trabajo dinámica y agradable, que permite la toma de conciencia respecto al espacio que es habitado por las comunidades, así como del tiempo que transcurre, del entorno natural y cultural, próximo y lejano al mismo tiempo que se experimenta, orientado a la construcción de nuevos conceptos de necesidad, bienestar, responsabilidad y compromisos social, entre otros.
>
> La cartografía social tiene su fundamento en la participación libre y consciente de todas las personas interesadas en hacer un aporte a la construcción social del territorio de su incumbencia, bajo la presunción de ser seres pensantes, críticos, propositivos y responsables, dejando de lado la tendencia a ser agentes pasivos y objetos receptores de conocimiento. (p.7)

En este sentido la cartografía permite la reflexión sobre las diferentes problemáticas del territorio y a su vez fomenta la movilidad social en aras de hacer efectivo el derecho a una mejor calidad de vida.

4. Estudio de caso

4.1 La Región pacífica

En la región del Pacífico se encuentra la ciudad de Buenaventura, objeto de investigación. La región del Pacífica, está ubicada al occidente de Colombia, "limita al norte con la república de Panamá y el océano Atlántico en el golfo de Urabá; al oriente con la cordillera occidental; al sur con la república de Ecuador y al occidente con el océano Pacífico" (Flórez y Millán, 2007, p.15). Está conformado por los departamentos del Chocó, Cauca, Valle del Cauca, Nariño y Antioquia

Esta región es un territorio que, durante la colonia, sirvió de tránsito de seres humanos de origen africano, sometidos y comercializados por los españoles, lo que explica que más del 90 % de las comunidades que habitan el espacio sean afrodescendientes. A la vez revela el abandono y exclusión social, política y económica a la que se ha sometido la región por considerarse de raza inferior. Hasta la fecha persisten estos imaginarios, pese a que es un territorio donde abunda el patrimonio natural, hídrico, energético y mineral. En lo que respecta a la era globalizante, esta región no ha sido ajena a las políticas neoliberales.

Escobar (2004), Oslender (2004) y Rosero (2006) comparten la idea de la mayor atracción del sistema capitalista hacia la región del Pacífico a finales del siglo XX, debido a la mercantilización

de los productos naturales como la palma africana y el monocultivo del banano en el Darién. Otros proyectos están relacionados con la actividad portuaria, vial y minera, entre otras. La puesta en ejecución de cada uno de estos proyectos ha desatado toda una oleada de violencias, masacres y miseria.

Retomando a Flórez y Millán (2007), estos autores fundamentan bajo tres razones la mirada de lo global a lo local de la siguiente manera: primero, la región es "productora de materias primas; segundo, es una plataforma para acceder a los mercados internacionales; y tercero, cuenta con un patrimonio biológico por su múltiple diversidad" (p. 22), relacionándolo así:

> La región es reconocida por una gran riqueza ictiológica; se calcula aproximadamente 400 especies de Aguadulce y marina; la acuicultura representa cerca del 20 % de la producción pesquera del país. En cuanto a minerales, esta es conocida por sus grandes yacimientos de oro y platino. Otros minerales de potencial aprovechamiento son el cobre, el manganeso, el cromo el hierro, el carbón, y la magnetita. Ecopetrol estima que se pueden encontrar 36 millones de barriles de petróleo y unos 45 millones de metros cúbicos de gas. Según los registros realizados por Biopacífico, se estima que en la región existe uno de los mayores índices de endemismo continental de plantas, o sea, especies exclusivas de una región terrestre. Se estima que en la región está representado el 11 % de todas las especies de aves conocidas en el mundo y el 56 % de las colombianas. (p. 22)

Todo esto ha despertado el interés de la economía global, a través del adelanto de una serie de megaproyectos que según Cuenya (2012) y la Alianza Social Continental GTAC-ASC (2010) son de escalas locales, nacionales e internacionales.

Se añade, por lo tanto:

> Que puede estar relacionado con las condiciones de integración de la región, con la integración de los mercados continentales e incluso con las relaciones del planeta y los demás elementos del universo. (Gómez, citado en Alianza Social Continental GTAC-ASC, 2010, p.17)

Donde se materializan a través de "infraestructuras como represas hidroeléctricas, interconexión eléctrica internacional, carreteras o canales, puertos y aeropuertos y grandes minas o explotaciones petroleras" (Alianza Social Continental GTAC-ASC, 2010, p.11).

Esto es lo que Flórez y Millán (2007) señalan que ha venido ocurriendo con la implementación del "Plan Puebla-Panamá (PPP), Canal Atrato-Truandó y a la iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sur América (IIRSA)" (p. 22), buscando "comunicar América Latina con los Estados Unidos por medio de carreteras, vías fluviales y redes eléctricas" (p.2 2).

Otro de los atractivos de la inversión global lo constituye el tema de vías e infraestructuras, entre los que se encuentra "el proyecto Acuapista que responde al sistema de comunicación y transportes para conectar las bahías de Buenaventura y Tumaco" (p. 22); a esto se suma la navegabilidad del río Atrato, y su conexión con lo terrestre Quibdó-Istmina-Condoto-Chiquichoque; además del río San Juan con Buenaventura en dirección Quibdó-Pereira.

Pese a los aportes de la región a la economía global, esto no ha podido retribuirse en la superación de las bajas condiciones de vida de las poblaciones que tradicionalmente han estado asentadas en estos territorios. Las situaciones de pobreza e indigencia se agudizan con intensidad desde la década de1990 cuando las políticas neoliberales incursionan en las tierras del Pacífico.

> El Pacífico posee las peores condiciones de vida del país, al estar 15 puntos por debajo del promedio nacional (62 frente a 77). En los últimos 6 años, ha tenido una tasa negativa en el crecimiento de condiciones de vida (-4,7 %). Entre 1997 y 2003 cayeron todos los factores que miden la calidad de vida. El factor que declinó menos fue la educación (-0.8 %). Las condiciones de vida son más graves: el 63 % de los hogares no tiene acceso a inodoro con conexión a alcantarillado o bajamar; el 30 % carece de abastecimiento de agua de pila pública, carrotanque, aguatero o acueducto. El 41 % cocina con carbón, leña o desechos; el 60 % no tiene servicio de recolección de basuras; el 46 % de hogares vive en hacinamiento. (Informe sobre Calidad de Vida de Colombia, 2006, citado en Flórez y Millán, 2007, p. 23)

> De los 133 municipios estudiados, 117 están por debajo del mínimo constitucional. Los municipios con los más bajos estándar de vida son: Almaguer (47,2 puntos), Carmen del Darién (47,8), Alto Baudó (49,4), Piamonte (49,4), Medio Atrato (49,8) y la Vega (50,1). El caso más dramático en Colombia es el Chocó, pese a que en el 2005 el ingreso per cápita de

> transferencias incrementó cinco veces su valor de hace 10 años. Pero la inversión pública ha sido insuficiente y el departamento ha tenido altos niveles de corrupción. Según indica el índice de Corrupción que utiliza Transparencia por Colombia, los niveles de corrupción en el Chocó superan el promedio nacional. Quibdó es la capital con el Índice de Calidad de Vida más bajo del país. (DNP *et al.* 2005, p. 7)

A esto se suma el conflicto armado con el cual las comunidades son afectadas por todas las manifestaciones de violencia como masacres, control a los procesos productivos y de subsistencia y a los efectos más complejos de desterritorialización.

4.2 Ubicación de Buenaventura en el Valle del Cauca

A continuación, se realiza el bosquejo del departamento del Valle del Cauca pues aquí se encuentra la ciudad de Buenaventura. Según Flórez y Millán (2007) el Valle del Cauca tiene una extensión de 22.140 km^2. Aquí se pueden encontrar cuatro unidades de relieve: la llanura costera sobre el Pacífico; un fragmento de la cordillera occidental; el flanco occidental de la cordillera central; y el valle del río Cauca. Su altura oscila entre 0 msnm hasta los 4.200 msnm en el parque Los Farallones. Las proyecciones del 2005 hablan una población de 4.532.378 habitantes, de los cuales 2.423.381 se ubican en Cali, la capital. Esto permite identificarla como el tercer departamento y la tercera ciudad más poblada. De los 42 municipios que la conforman se agrupan en cuatro microrregiones, sur del Valle, cuenca del Pacífico, centro del Valle y norte del Valle.

De acuerdo con Flórez y Millán (2007), Buenaventura hace parte de la cuenca del Pacífico, cuenta con una extensión de 607.800 hectáreas, de ellas 605.639 corresponden al área rural que equivale al 99,64 % y un 0,36 % está en el área urbana que equivale a 2.169,9 hectáreas. En la parte urbana de Buenaventura se ubica el principal puerto comercial a nivel nacional. El puerto tiene unos flujos de mercado del 48 % nacional, el 100 % de las exportaciones de azúcar, el 80 % de café y el 100 % de la melaza se realizan desde allí.

Aprile (2002) sostiene que Buenaventura era un territorio pequeño en las décadas de 1980 y 1990, una "islita" que prometía mucho a futuro después de la pérdida del canal de Panamá y Guayaquil. Era, además, aquel espacio que los comerciantes extranjeros no consideraban apto para construir ciudad, debido a que las condiciones de salubridad y medio ambientales hacían insostenible la permanencia de la clase capitalistas. El lugar era visto como lodo negro, viscoso y pestilencial de bajamar, los "blancos" llegaban solo por la explotación de sus fuentes auríferas y por actividades comerciales de exportación e importación de productos en tránsito.

Ante la dificultad para construir ciudad se abrió la guerra por el monopolio económico y político entre los payaneses y caleños por el dominio territorial de la isla Cascajal y el dominio de los medios de producción, bien fueran naturales o humanos. A esta lucha de poder se unió un grupo de capitalistas bugueños; lo que pretendían cada una de estas ciudades era poder contar con la autoridad de tener el medio vial que les garantizara superioridad y/o autoridad sobre el puerto. Luego de una serie de tensiones y enfrentamientos por conseguir el mando del puerto marítimo, los caleños lograron este propósito; después de afianzamientos políticos surgió el "departamento del Valle del Cauca con jurisdicción hasta el Pacífico".

4.3 Distrito Especial de Buenaventura

El Distrito de Buenaventura está ubicado en el departamento del Valle del Cauca entre la cordillera occidental, a tres horas de recorrido de la ciudad de Cali. Se encuentra dividido en 12 a sus unidades administrativas llamadas comunas. En la actualidad, se concibe la dinámica de circunscripción legal como Distrito a partir de la consolidación en el Senado de la República y la Cámara de Representantes de la Ley 16/17 que denomina a Buenaventura como Distrito Especial, Biodiverso y Ecoturístico. Esta Ley otorga responsabilidades sociales, políticas y económicas al Distrito, lo que implica desarrollar el ejercicio del poder desde el gobierno local en el marco de la administración de los recursos, donde se le pueden atribuir algunos roles a la creación de juntas de acción locales, para permitir que existan alcaldes menores y en el desarrollo de su dinámica acercar cada vez más a las realidades comunitarias y sociales (Ver Figura 1).

Figura 1. Distrito Especial de Buenaventura

Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Lo anterior considerando que en Buenaventura se presenta un desarrollo urbanístico no planificado, con las implicaciones subyacentes como las invasiones, el uso de los terrenos inadecuados para la construcción de vivienda y la carencia de servicios públicos. También la administración Distrital ha aplazado las inversiones necesarias para atender las problemáticas urbanas y ambientales más agudas, derivadas de un urbanismo improvisado hecho por los ciudadanos para cubrir sus necesidades básicas, lo cual ha imposibilitado el desarrollo urbanístico de la comarca.

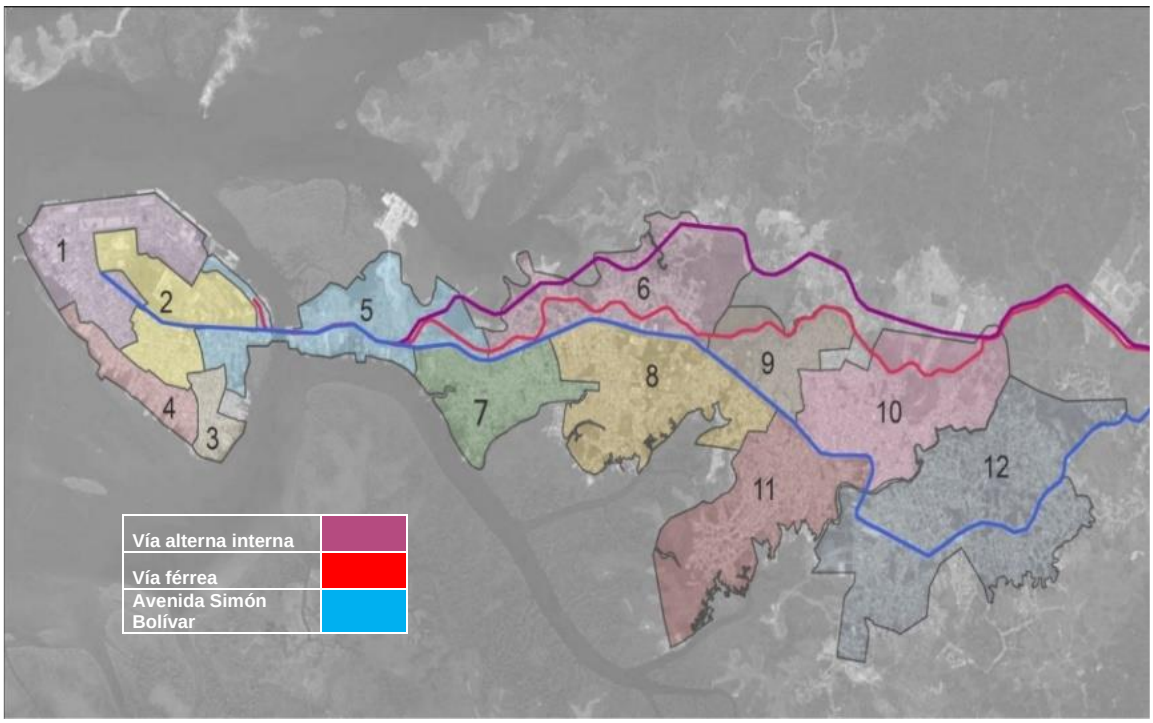
El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Buenaventura pone en evidencia la problemática de asentamientos precarios en la zona de bajamar y el corredor férreo, y se plantea la necesidad de adelantar procesos tanto de mejoramiento integral de barrios como de reasentamiento de población en zonas de riesgo o suelo de protección, lo cual implica acciones articuladas de mitigación de riesgos, servicios básicos, saneamiento, espacio público, accesibilidad, movilidad, equipamiento social y vivienda.

Según Escobedo (2014) y el Centro de Memoria Histórica (2015) la situación se origina a partir de la creación de barrios de manera informal, inicialmente en zonas de bajamar. Es allí, además, donde se presentan la mayor cantidad de conflictos como las disputas de las bandas

criminales para asegurar el control de zonas para el tráfico de drogas; esas disputas suelen ser auspiciadas por personas dedicadas al narcotráfico y por algunos políticos. Este tipo de violencia se empezó a manifestar especialmente en las décadas de 1970 y 1980. A partir de entonces, hay temporadas cuando disminuyen significativamente las oleadas de criminalidad y épocas en las que se recrudece la violencia.

Buenaventura está fragmentada en dos zonas (Ver Figura 2), la insular que va desde la comuna uno y parte de la cinco donde se encuentra "la arteria principal de las actividades comerciales, de servicio y residencial". La otra zona es la parte continental que comprende el resto, de la comuna cinco hasta la comuna doce, unidas por el puente del Piñal; esta área se destinó en un comienzo como zona residencial; sin embargo, con el pasar del tiempo, proliferó actividad comercial en los dos costados de la vía principal, Avenida Simón Bolívar.

Figura 2. Distrito Especial de Buenaventura



Fuente: Adaptación especial del arquitecto Carlos Puente (2015)

Los habitantes del territorio donde se localiza el puerto viven en pobreza crítica. Según el Conpes 3410 (2006) alrededor de los 400 mil habitantes están en el 80 % de pobreza por bajos ingresos, cifra que está por encima del orden nacional que oscila en un 49,2 %; el 60 % de la población se encuentra desempleada y el 35 % de los afrobonaverences no cuentan con acceso servicios públicos básicos como agua potable, alcantarillado, energía y gas.

Las comunidades (Ver Fotografía 2) reciben el agua cada cuatro o cinco días, por tres a cinco horas; los días 12 y 13 de mayo de 2021 los habitantes de los barrios de Santa Cruz, Inmaculada, la Independencia, entre otros, decidieron realiza una protesta por lo insostenible de esta situación y cerraron la vía principal por donde entra y sale la mercancía hacia todo el país. Buscaban generar presión, porque no desean continuar si soluciones concretas frente al suministro de agua potable.

Fotografía 1. Dificultades en el acceso a servicios públicos

Barrios palafíticos en la Isla de Cascajal de Buenaventura como ciudad de puerto.

Fuente: Acebedo, 2018

Por otra parte, la situación de atención en salud presenta una crisis aun mayor que el resto del país. De acuerdo con el Conpes 3410 (2006), un poco más de la mitad de la población cuenta con el servicio subsidiado, pero su cobertura no es del 100 %. En relación con la calidad de la salud, existen muchas dificultades, pues todavía se presenta mortalidad por enfermedades como malaria, tuberculosis, cáncer de cuello uterino, entre otras. Otra causa de decesos son las muertes violentas, producto de la presencia de grupos armados que, a finales del siglo XX, han generado muchos enfrentamientos por el control territorial para las actividades de narcotráfico.

En materia de nutrición el Conpes señala que la población de primera infancia en familias con menores ingresos es la más vulnerable, pues el 75 % de los menores que hicieron parte de la muestra están faltos de calcio, el 80 % no cuenta con suficiente hierro, al 41 % y 62 % tienen problemas de zinc y vitamina A (Fotografía 2). En educación el Distrito en materia de las pruebas Saber y de competencias ciudadanas sus puestos están por debajo de la media con relación al Valle del Cauca y nacional; sus mayores deficiencias se ubican en lenguaje y matemáticas.

4.4 Distrito de Buenaventura y la globalización

Flórez y Millán (2007) ratifican la importancia de la región del Pacífico como polo para el crecimiento de la economía mundial con la formulación del Plan de Desarrollo Integral de la Costa Pacífica- Pladeicop-. Los planes para ejecutar están asociados a la extracción de materias primas y con megaproyectos portuarios, logísticos e industriales. A la interconectividad y competitividad a través del triángulo de oro de Colombia[7] se une Buenaventura a través de la posición privilegiada del primer puerto del océano Pacífico. Esto ha generado grandes transformaciones en aras de vincular a Buenaventura como el puerto de mayor participación por el comercio exterior a nivel nacional e internacional.

[7]"El Triángulo de Oro" es el nombre que se le da a esta área del país, no solo por la forma triangular que tienen las tres ciudades principales de Colombia (Bogotá, Medellín y Cali) unidas por líneas, sino también porque por muchos años esta ha sido la región más próspera y creciente del país" (Kyscrapercity.com., 2008)

Los autores informan que uno de los primeros elementos jurídicos que aparece como política de Estado para la transformación económica y social de Buenaventura es el Consejo Nacional de Políticas Económica y Social –Conpes 3410 del 2006. Entre las acciones a realizar se encuentran:

> Convertir a Buenaventura en un nodo de desarrollo portuario, logístico e industrial, para lo cual considera estratégica la implementación de los siguientes proyectos: el desarrollo del Centro de Actividades Económicas (CAE) (…) la implementación de una zona logística, portuaria y aduanera localizada en los antiguos terrenos de la Zona Franca; (…) modernizar las infraestructuras; (…) incluir proyectos como el dragado del canal de acceso a la bahía y la construcción de los puertos de Aguadulce y complejo portuario; el puerto de Bahía Málaga y las mejoras del aeropuerto Gerardo Tobar López (…) el fortalecimiento de las capacidades empresariales en los sectores portuarios, turísticos y forestal, impulsar el núcleo de pesca. (Flórez y Millán, 2007, p. 271).

Todos estos proyectos son cofinanciados por países capitalistas, los cuales suelen llevarse las utilidades. De hecho, una de las consecuencias de la incursión de las políticas neoliberales en Buenaventura fue la privatización del Terminal Marítimo de Buenaventura- Colpuertos. De acuerdo con lo planteado por Flórez y Millán (2007), Colpuertos era una empresa de carácter nacional que generó en su momento alrededor de 2.150 empleos, casi la totalidad de los trabajadores eran de la zona rural y urbana de Buenaventura. Esta empresa generaba la mayor cantidad de empleos debido a que en la ciudad no había industrias. Los trabajadores, en su mayoría, eran cargueros de las mercancías porque en ese momento no se contaba con la evolución tecnológica de hoy; quizás esa fue unas de las razones para tener vinculado a tanto personal.

Sin embargo, dicen los autores que, con la demanda de apertura al capital transnacional, en el periodo del ex presidente Virgilio Barco (1986-1990) se empezó a contemplar la idea de que el capital extranjero llegara a la ciudad. Esto se materializó en el periodo de Cesar Gaviria (1990-1994), quien enfoca su política económica en lo siguiente:

"en la internalización, la modernización estructural con base en reformas fiscales, cambiarias, financiera, de inversión extranjera y de comercio exterior". (Flórez y Millán, 2007, p. 275)

Estos argumentos fueron presentados en el Congreso de la República para su aprobación. Sumado a esto, el Gobierno afirmaba que el principal problema que tenía la terminal eran los trabajadores, porque las condiciones laborales con las que contaban estaban generando pérdidas a la empresa. Pero los autores manifiestan que la terminal respondía muy bien ante la demanda del comercio exterior. Además, añaden que lo que afectaba verdaderamente a la empresa era el clientelismo, los malos manejos administrativos e intermediarios provenientes de Bogotá y de otras partes del país, incluso locales, en complicidad desde el Ministerio de Obras Públicas. Pese a las luchas constantes de los trabajadores para evitar la privatización, esto no fue posible. Las afectaciones de la privatización en el puerto se agravaron tanto que hoy se refleja en la ciudad y en las condiciones de vida de los habitantes.

4.5 Ubicación y contexto de los puertos en Buenaventura

La expansión portuaria en Buenaventura amerita una revisión de las características contextuales de cada uno de los puertos y las funciones que representan dentro del plan general.

4.5.1 Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. – TC BUEN S.A

La Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A. – TC BUEN S.A. está localizada en el pacífico colombiano, sobre la bahía de Buenaventura, en jurisdicción del Distrito de Buenaventura, departamento del Valle del Cauca (Ver Fotografía 3). Se ubica sobre el costado izquierdo de la vía, en el kilómetro 5, limita al noreste con el estero Aguacate y al sur con la Avenida Simón Bolívar.

Fotografía 2. Terminal de Contenedores de Buenaventura-TCBUEN

TCBUEN S.A. es una sociedad limitada con más de 38 años de historia.

Fuente: TCBUEN.com (s.f).

TCBUEN ha sido uno de los terminales proyectados que ya ha tenido un avance significativo y ha entrado en operación mucho antes que otros terminales de contenedores o puertos que estaban diseñados y propuestos.

Se trata de un terminal con el que la comunidad ha tenido múltiples controversias dadas las dinámicas de violencia vividas en los barrios adyacentes y periféricos, antes y durante su construcción[8]. La obra generó afectación auditiva, de movilidad, muertes violentas, desaparecidos y alteraciones emocionales a un gran número de personas asentadas por décadas atrás en la zona de influencia del proyecto, incluso desplazó otro proyecto relacionado con la pesca artesanal que estaba preconcebido en el sector[9].

[8] "Ahora la violencia viene de la mano con los proyectos y las multinacionales. Esta el proyecto de TC Buen construyó su infraestructura sobre los barrios ya desplazados de la Inmaculada y Santa Cruz." Palabras de un líder juvenil (comunicación personal, 15 de marzo de 2015)

[9] Líderes comunitarios y pescadores expresan que sobre la tierra donde se asienta la infraestructura de TC BUEN, se había planeado un proyecto denominado "Parque industrial pesquero", que iba a favorecer a un promedio de 40 familias con conocimientos en pesca y tratamiento de pescado de bajos ingresos (comunicación personal, 15 de marzo de 2015).

De acuerdo con Estupiñán (s.f.), en 2016, la llegada de un vecino no grato a la comuna cinco del distrito en el barrio La Inmaculada tuvo como escenario el recrudecimiento de un grado de violencia sin precedentes. El barrio se convirtió en lo que muchos llaman "fronteras invisibles" porque ninguna persona externa puede acceder sin previa autorización de quienes ejercen la autoridad en sector. Y se volvió una regla que tenían que acoger hasta las empresas prestadoras de servicios, las empresas proveedoras de las tiendas, el servicio de taxis etc., quienes no acataran la "norma" se convertían en víctimas de desaparición o de asesinato.

Sumado a esto señala la autora que el gobierno local entro a la comunidad con un discurso político señalando que se encontraban en zona de "alto riesgo" y que debían ser reubicadas las familias del sector. Poco tiempo después se conoce que al sector llegara un megaproyecto conocido como TCBUEN.

Los habitantes manifiestan, según la autora, que se desató una ola de violencia, terror y barbarie de amenazas, desapariciones, desplazamientos masivos, violaciones sexuales, asesinatos selectivos y masacres sobre las personas que cobijó escenarios como el familiar, económico, social, cultural. Además, sufrieron otras afectaciones como el impedimento para el uso de la Loma y el Estero, pérdida de espacios comunitarios recreativos, vertidos irregulares, inseguridad vial, bloqueos de las calles de entrada al barrio Santa fe, deterioro de sus viviendas[10] ocasionado por agrietadas, consecuencia de las actividades de la actividad portuaria.

Por otra parte, Gisbert *et al.* (2015) señalan que en la comuna 5 se realizó la masacre de los 12 jóvenes de los barrios Punta del Este, Santa Cruz y Palo seco, fueron sonsacados de sus viviendas a un sector desconocido a jugar un partido de futbol que nunca ocurrió, con el supuesto incentivo de que, si ganaban, ganarían 200 mil pesos. Según los autores, días antes del partido, la comunidad de esos barrios y algunos de los jóvenes participaron de una protesta donde se exigía la construcción de un puente peatonal. Los jóvenes, en medio de la protesta fueron golpeados, fotografiados y filmados por la fuerza pública.

[10] El Comité Interorganizacional por la Defensa de los Derechos de la Comunidades que Habitan Territorios Ganados al Mar10, desde el 2012 hasta la fecha ha censado 280 viviendas afectadas con el mismo patrón (hundimiento, paredes agrietadas, láminas partidas o corridas).

Los autores manifiestan que en el 2006 la situación de violencia en el barrio la Inmaculada fue intensa; sin embargo, la empresa TCBUEN inició su construcción. El control paramilitar impuso reglas en las viviendas que llegaron a habitar, pese a que los dueños se encontraban en ellas. Además, señalan la existencia de una fosa común donde se encuentra TCBUEN, pues fueron constantes los asesinatos, desapariciones y desplazamientos. Entre los impactos directos identificados está las afectaciones a las viviendas, contaminación auditiva, pérdida de espacios comunitarios recreativos, vertidos irregulares, inseguridad vial, bloqueos de las calles de entrada al barrio Santa fe, daños al territorio entre otras.

4.5.2 Sociedad Puerto Industrial Aguadulce

La Sociedad Puerto Industrial Aguadulce se localiza en la península de Aguadulce del municipio de Buenaventura (latitud 3º 54´15” N; longitud 77º4´35”); limita al norte con el estero Crucecitas, al sur con la bahía de Buenaventura y las instalaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, al este con el muelle de la Armada Nacional y al oeste con el estero las Cruces. La vía de acceso al puerto comienza aproximadamente a 15 km en dirección NE del casco urbano municipal, entre el Gallinero (sitio sobre la vía Cali – Buenaventura, 921.533 N; 1´013.441 E) y el Ocho (sitio donde se deriva el acceso a la Base Naval de Málaga y al Bajo Calima, coordenadas 926.104 N; 1´010.960 E, con una longitud de 7,525 km construida en afirmado y con bajas especificaciones. Desde el Ocho hacia el terminal portuario (con coordenadas 923.778,091 N; 1´000.536,757 E), discurre hacia el oeste por un antiguo carreteable construido por Cartón de Colombia, sobre la divisoria de aguas de 6.955 km y, posteriormente, por un tramo que se debe construir totalmente en un sitio denominado el Tapón, con una longitud de 6.299 km. (Resolución No.01141, 2016 de la Autoridad Nacional del Licencias Ambientales-ANLA)

Gisbert, Pinto y Sulé (2015), señalan que el puerto no realizó la consulta previa de acuerdo a lo contemplado por el marco normativo de la Ley 70 y la Ley 99; sin embargo, empresarios obtuvieron la entrega de licencias ambientales sin ningún contratiempo, lo cual está generando serios impactos a la comunidad de la Brea y al espacio natural del Bajo Calima.

La Comisión Intereclesial de Justicia y Paz y Mundubat (Comisión Intereclesial de Justicia y Paz y Mundubat, 2015). señalan que el Gobierno nacional, en el año 2000, les negó a las comunidades la titulación colectiva en el área de influencia del proyecto portuario de Aguadulce; hoy se pudo establecer que dicha negación obedeció a que los terrenos ya tenían nuevos dueños. De igual manera señala el informe que, para la construcción de este puerto multipropósito se ha ocupado un área total de 133.05 has, comprendidas por zonas de uso público, terrenos de bajamar y zonas marítimas. Además, advierten que este proyecto contempla la reubicación de 184 viviendas (Fotografía 4).

Fotografía 3. Sociedad Puerto Industrial Aguadulce

Fuente: Sociedad Puerto Industrial Aguadulce Buenaventura (s.f.).

Se evidencia en el estudio que las comunidades en el Pacífico no han podido superar la herencia de la violencia estructural, entendida esta como las situaciones en las que se producen daños a necesidades básicas humanas como la supervivencia, la libertad, el bienestar o la identidad, donde generalmente hay un grupo privilegiado y otro vulnerado, normalmente caracterizados en términos de clase, raza o género (Arroyo, 2018, p. 1). protagonizada por las instituciones que deberían ser los garantes de los derechos humanos contemplados en los diferentes marcos normativos. Las comunidades afro han vivido, por décadas, privaciones que impiden o dificultan el ser y estar, su identidad, bienestar y libertad.

Al despojo legalizado de las 184 viviendas no se le ha dado la relevancia que tiene. No se ha tratado simplemente de una estructura física, se trata de unas personas que han creado un territorio, costumbres, formas de vida, valores, cultura, etc. La privación al uso ancestral del territorio

es reflejo de la violencia social y los conflictos que las comunidades han tenido que enfrentar con los diferentes actores para que el crecimiento económico tenga paso libre y sin restricciones.

A esto se le suman los conflictos ambientales porque, además del malestar social, también se ha afectado el ecosistema. De acuerdo con Plan de Ordenamiento Territorial Buenaventura de 2001, las actividades productivas locales (portuarias), son las que generan mayor afectación al medio ambiente urbano, representado en congestión vehicular, contaminación sónica, atmosférica, visual, acuática y por residuos, deterioro vial y del patrimonio urbano, del paisaje, pérdida de áreas verdes, aumento de riesgos por inundación, accidentalidad, almacenamiento y transporte de materias y sustancias peligrosas.

Tales impactos están patentes en el entorno urbano, en sitios de importancia para la ciudad como la terminal marítima y sus zonas aledañas, pues hay presencia de gases contaminantes, material particulado, altos niveles de ruido, focos de basura con producción de lixiviados y olores, deterioro del paisaje, pérdida de espacio para el tránsito libre, pérdida de vidas y bienes. (Acuerdo No. 03 de 2001)

Los impactos ambientales de la construcción y operacionalización que genera TCBUEN en el espacio físico, tiene relación con el deterioro del medio social, privacidad, contaminación auditiva, recreación, salud, ambiente, entre otras, que han sido invisibilizado por la empresa y por las autoridades locales, departamentales y nacionales.

Para Ramírez, Osorio y Parra (2007) una de las mayores preocupaciones en el tema de la competitividad tiene que ver con los efectos que se están dejando en el medio en el que habitamos. Advierten que la carrera por el crecimiento económico está dejando como resultado el daño y disminución del patrimonio natural, porque mucho de las técnicas de fabricación demanda la utilización materias primas provenientes del entorno más próximo de la construcción. Por otro lado, la falta de medidas de regulación y control institucional permite que las empresas arrojen sus desechos al mar, a las fuentes de agua para el consumo humano o a la tierra. En consecuencia, proliferan afectaciones complejas de salud en la población.

Pese a que las agendas ambientales tienen un gran reto a nivel gubernamental, regional y local, son muy pocos los avances alcanzados en materia de mitigación de impactos, además de los costos que deja la situación de salubridad, insuficiencia y no renovación del patrimonio natural.

Señalan Ramírez. (2007) que en la era de la competitividad, estos temas pierden la importancia, pese a las implicaciones que tienen en lo social, lo económico y lo ambiental, a mediano y largo plazo.

Más aún, el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) ha venido realizado investigaciones sobre el Índice de Sustentabilidad Ambiental con el objetivo de hallar similitudes del medio ambiente entre países. Entre sus ítems de mayor relevancia están la contaminación del aire y del agua, la protección al suelo, el nivel de emisiones contaminantes con el efecto invernadero, la vulnerabilidad humana a riesgos ambientales y la capacidad institucional de respuestas a las amenazas ambientales.

Uno de los mayores avances en el tema ambiental fue la propuesta de Naciones Unidas con la "Agenda 21" en 1992 de Río de Janeiro, en la cual 178 países se comprometieron a la conservación y protección del ambiente en la era de la globalización, además de buscar el equilibrio entre el crecimiento social y económico que propenda por el desarrollo sostenible. Con el ánimo de divulgar la propuesta se creó la Comisión para el Desarrollo Sostenible en Johannesburgo en el 2002. En esta sección se ratificó la responsabilidad que adquirieron los países en materia de mejorar los niveles de vida de las poblaciones más vulnerables y el deterioro ambiental global. Las variables a tener en cuenta fueron "saneamiento básico, servicio de energía, agua potable, salud, mejorar las condiciones de producción agrícola y la protección de la biodiversidad y ecosistemas mundiales" (WEF, (s.f.)).

4.5.3 Violencia y macroproyectos

Para Molano (2013) y el Observatorio Pacífico y Territorio (2014) la absurda situación en la que se encuentran el puerto y la ciudad de Buenaventura, como el principal puerto sobre el océano Pacífico, desentona con la realidad social y humanitaria de sus habitantes.

Por un lado, el alarmante escenario de violencia que vive el puerto y, con ello, la nueva modalidad de descuartizamiento empleada para obtener el control territorial por grupos armados ilegales que cada vez es más recurrente. Según este Observatorio, las cifras de desaparecidos en el año 2011 indicaban 51 denuncias, para el año 2012 se atendieron 113; no obstante, se considera que las cifras pueden llegar a ser mayores debido a que muchos familiares no denuncian las

desapariciones de sus seres queridos por el temor a las represalias que se puedan tomar contra su familia.

Hoy en día los barrios de bajamar son donde se vive con mayor fuerza el fenómeno de la violencia, como se ha podido identificación por hallazgo de "casas de pique", en las cuales se da el descuartizamiento personas que los familiares denuncian como desaparecidos. De igual manera, el Observatorio añade que una de las herramientas para cometer los hechos de sevicia es la motosierra, el machete y destornilladores. Este ambiente trasciende el control de corredores para el narcotráfico, y tiene de fondo la intencionalidad de generar el terror para que las comunidades asentadas en la isla se desplacen y el sector quede libre para la implementación de los megaproyectos, así se evita tener que entrar en negociaciones con los habitantes.

Molano (2013) añade que "los mafiosos, aliados con algunos empresarios quieren sacar a la gente a través del miedo; comprar las tierras baratas, para luego hacer buenos negocios" (p. 3). Además de ello, las bandas criminales terminan secuestrando a las comunidades en sus propios barrios, debido a que las comunidades ven limitado el derecho a la libre movilidad. Las llamadas "fronteras invisibles", impiden que los habitantes de un barrio no pueden pasar al barrio vecino, no pueden usar ciertas calles, porque cada grupo tiene demarcado su dominio territorial. Lo absurdo es que todo este escenario se da frente a la mirada de la fuerza pública estatal, pero la capacidad institucional es tan débil que prefieren no intervenir, con lo cual, además, terminan por facilitar el desalojo.

Otra de las problemáticas son las extorsiones, no solo para los comerciantes, también deben pagar aquellos padres de familias cuyos hijos realicen algún comportamiento indebido (robar). Es tal el repudio por parte de la población en general que el pasado 12 de febrero y 19 de marzo del 2014 se realizaron una serie de manifestaciones como mecanismo para expresar la repudio ante estas olas de violencia donde el miedo, el dolor y la tristeza se apoderan de la ciudad.

En ese contexto de violencia generalizada e indiscriminada la población que mayor atención requiere son los niños, niñas y mujeres, pues son instrumentalizados, según el Observatorio, para movilizar las armas, como informantes o vigilantes, para el cobro de las vacunas ya sean monetarias o de víveres, o los entrenan para el descuartizamiento cadáveres. Las mujeres se vuelven víctimas

por el solo hecho de ser la compañera sentimental de algún miembro del bando contrario, esto es causa de asesinato y descuartizamiento.

De acuerdo con lo expuesto por el Observatorio Pacífico y Territorio (2014), Ó Loingsigh (2013), Almario (2004), Arboleda (2004), Escobar (2004; 2010) y Villa (2002; 2013) la apertura económica tiene un fuerte nexo con los actos macabros en el país. Hoy en el pacífico, tanto en su zona rural como en la urbana, los actos de barbarie por la implementación de los megaproyectos ya sean portuarios, viales, energético, de palma africana o de extracción aurífera, son muchos.

Añade el Observatorio Pacífico y Territorio que los modelos económicos que en la actualidad se venden como triunfantes o famosos, guardan un lado oscuro por la catástrofe social y de las economías locales que ha ocasionado a las comunidades. Un ejemplo de la catástrofe social es la ciudad de Medellín que, si bien se promociona como "ciudad pujante" y competitiva, para llegar a ser esa ciudad famosa pagó un alto costo social; otro ejemplo es el Atlántico con el desarrollo de los megaproyectos de represas; y Montería (Córdoba) que, pese a la presencia de múltiples formas de violencia, fue galardonada por el Fondo Mundial para la Naturaleza como una de las cinco ciudades más sostenibles.

La situación del puerto de Buenaventura, es la misma que han vivido otros territorios del país, que cuentan con algún tipo de vocación o potencial que resulta de interés para los inversionistas y, donde el Estado es el principal promotor de la expulsión de las comunidades que resultan estorbosas en un determinado territorio.

La paradoja del puerto y la ciudad está dividida en dos mundos que cada día se distancian más: por un lado, gracias a la posición privilegiada del puerto se ha ido perfilando como un territorio para las negociaciones marítimas internacionales. Por otra parte, hay una población que carece de las condiciones mínimas para el goce efectivo de sus derechos. Los puertos gozan de todos los servicios de manera permanente, mientras las comunidades cuentan con agua una o dos veces a la semana; la pobreza es generalizada y profunda, el desempleo, la educación y la salud son extremadamente deficientes.

Para Pérez (2007) y el Observatorio Pacífico y Territorio, por Buenaventura transita alrededor del 60 % de la economía nacional, el 80 % del café, la mayor contribución la tiene el sector privado con un 83 %, la Administración Distrital y el ministro de Transporte tienen el 17 % restante. Constantemente la están dotando con lo último en tecnología para mejorar su competitividad. Sin

embargo, según Aprile (2002). El puerto de gente invisible, antes de la privatización, dice el Observatorio Pacífico y Territorio que contaba con 2500 trabajadores de la ciudad; hoy con la innovación tecnológica solo tiene empleado a 181 habitantes. Para el Conpes la vivienda es otro de los elementos de mayor preocupación debido a la precariedad de las estructuras.

Los "desalojos forzados" que han tenido que vivir más de 3.400 familias ubicadas en la isla Cascajal tienen que ver con el proyecto de construcción del Malecón Perimetral del Mar. Estos desalojos estuvieron dirigidos por la institucionalidad bajo el supuesto de que las familias había que reubicarlas porque se encontraban en "áreas en condiciones de amenaza y/o riesgo no mitigable".

De acuerdo con Valenzuela (2014) el "Destierro de bajamar" ha sido liderado por la administración distrital con las megaobras como la Zona Franca Celpa, el Terminal de Contenedores de TCBUEN, la Terminal Marítima Delta del Río Dagua y el puerto de Aguadulce.

En busca de descongestionar la demanda en los servicios portuarios en Buenaventura, se ha dado paso a la priorización de proyectos tendientes a la expansión y construcciones de terminales multipropósito, los cuales buscan posicionar a la región del Pacífico en el nodo de la competitividad y modernización de las actividades portuarias. Para tal fin se han venido ejecutando esfuerzos por mejorar la prestación de los servicios con la construcción y operación del Complejo Industrial Portuario-TCBUEN, Puerto Industrial de Aguadulce y vías de acceso.

4.5.4 Conflictos ambientales

Por otra parte, además del malestar social, también se ha afectado el ecosistema. El Plan de Ordenamiento Territorial de Buenaventura de 2001, muestra que las actividades productivas locales portuarias son las que generan mayor afectación al medio ambiente urbano:

> Congestión vehicular, contaminación sónica, atmosférica, visual, acuática y por residuos, deterioro vial y del patrimonio urbano, del paisaje, pérdida de áreas verdes, aumento de riesgos por inundación, accidentalidad, almacenamiento y transporte de materias y sustancias peligrosas. Tales impactos se hacen manifiestos con la presencia en el entorno

urbano y en algunos sitios de importancia de la ciudad como la terminal marítima y sus zonas aledañas de gases contaminantes, material particulado, altos niveles de ruido, focos de basura con producción de lixiviados y olores, deterioro del paisaje, pérdida de espacio para el tránsito libre, pérdida de vidas y bienes. (Acuerdo No. 03 de 2001)

Los impactos ambientales de la construcción y operacionalización que genera TCBUEN en el espacio físico, tiene relación con el deterioro del medio social, privacidad, contaminación auditiva, recreación, salud, ambiente, entre otras, que han sido invisibilizadas por la empresa y por las autoridades locales, departamentales y nacionales.

Para Ramírez, Osorio y Parra (2007) una de las mayores preocupaciones en el tema de la competitividad tiene que ver con los efectos que se está dejando en el medio. Advierten que la carrera por el crecimiento económico está dejando como resultado el daño y disminución del patrimonio natural porque muchas de las técnicas de fabricación demandan la utilización materias primas naturales del mismo entorno. Además, debido a la falta de medidas sanitarias y de regulación legal las empresas depositan sus desechos en el mar y en los ríos, fuentes de agua para el consumo humano y de la tierra. En consecuencia, se disparan problemas de salud. Estos son razones más que suficientes para que l problemática expuesta sea de interés para todo el país.

Pese a que las agendas ambientales tienen un gran reto a nivel gubernamental, regional y local, son muy pocos los avances alcanzados en materia de mitigación de los costos que deja en términos de salubridad, insuficiencia y no renovación del patrimonio natural. Señalan los autores que en la era de la competitividad, estos temas pierden la importancia que deberían dado el impacto que tienen en lo social y lo económico, a mediano y largo plazo.

En relación con el medio ambiente, se hace un llamado de urgencia porque es lo éste asegura, no solo la calidad de vida de los ciudadanos, sino la vida misma. El estado de crisis en el que se encuentra repercute en la salud, en el anhelo de vivir plácidamente. Atender su conservación y preservación es lo que les va a garantizar a las generaciones futuras el tan anhelado “desarrollo sostenible”.

Más aún, el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés), ha venido realizado investigaciones sobre el Índice de Sustentabilidad Ambiental con el objetivo de hallar similitudes del medio ambiente entre países. Entre sus ítems de mayor relevancia están la contaminación del aire y del agua, la protección del suelo, el nivel de emisiones de contaminantes con el efecto

invernadero, la vulnerabilidad humana a riesgos ambientales y la capacidad de respuesta institucional ante las amenazas ambientales.

Uno de los mayores avances en el tema ambiental fue la propuesta de Naciones Unidas con la "Agenda 21" en 1992 de Río de Janeiro, en la cual 178 países se comprometieron con la conservación y protección del ambiente en la era de la globalización, además de buscar el equilibrio entre el crecimiento social y económico que propenda por el desarrollo sostenible.

Con el ánimo de divulgar la propuesta se creó la Comisión para el Desarrollo Sostenible en Johannesburgo en el 2002. En esta sección se ratificó la responsabilidad que adquirieron los países en materia de mejorar los niveles de vida de las poblaciones más vulnerables y el deterioro ambiental global. Las variables a tener en cuenta fueron: "saneamiento básico, servicio de energía, agua potable, salud, mejorar las condiciones de producción agrícola y la protección de la biodiversidad y ecosistemas mundiales" (WEF, (s.f.)).

4.5.5 Relación puerto-ciudad

Vega (2014) advierte que esa desarticulación entre el puerto y la ciudad se debe a que "nada la une con el puerto, ni negocios, ni trabajo, ni actividad económica, porque la ciudad no transforma ningún producto que provenga del puerto y ninguna empresa de la ciudad abastece al puerto" (p. 19).

Continuado, el autor expresa que todas las riquezas que genera el puerto quedan en manos de los empresarios del Valle del Cauca y del resto del país. Las comunidades de la "Malaventura" deben crear estrategias de supervivencia para hacer frente al hambre y la miseria que día a día tienen que atender ante la ausencia de un Gobierno que solo muestra interés por un "Buenaventura" como referente de lugar para hacer plata y atraer inversionistas. Mientras que la crisis de miseria, pobreza y violencia crecen cada día, a nivel nacional y local lo único que interesa es la productividad del puerto.

4.6 Aspectos generales del Distrito de Buenaventura, su infraestructura y competitividad

4.6.1 Infraestructura del Distrito de Buenaventura

El Distrito de Buenaventura se encuentra ubicado en el suroccidente de Colombia, es el municipio más grande en extensión de tierras en el departamento del Valle del Cauca. Se ubica en las coordenadas 3°53′35″ N 77°4′10″ O; Dista 115 km por carretera de Cali y 119 km de la ciudad de Buga, y está separado de ellas por la Cordillera Occidental de los Andes; cuenta con variedad de climas. El clima ecuatorial causante de altas temperaturas durante todo el año, el aire es húmedo y cálido y predominan las precipitaciones (Casa Local Santa María Goretti, 2016). Por ello, prolifera una vegetación abundante y selvas tupidas; y también cuenta con el clima de montaña de piso bioclimático páramo, de vegetación poca con árboles bajos, su pluviosidad es irregular, sus suelos son muy protegidos por sus yacimientos de agua. Por ende, según Trujillo (2011) el Distrito de Buenaventura, se encuentra ubicado en una de las más ricas regiones en biodiversidad del planeta, cuenta con siete cuencas hidrográficas las cuales lo hacen uno de los municipios de Colombia con los mayores afluentes de agua y más ricos en biodiversidad aptos para la presencia de diferentes especies de flora y fauna (Fotografía 5).

Fotografía 4. Infraestructura del Distrito de Buenaventura

Zona de contenedores del puerto del Distrito de Buenaventura.
Fuente: Portafolio, 2017

Como lo menciona Castaño (2019), Buenaventura cuenta con una bahía amplia, de aguas tranquilas y con potencial de profundidad en el pacífico colombiano, con una posición estratégica para las rutas comerciales del Pacífico para los mercados de Asia, Norteamérica, Panamá, Europa y Latinoamérica. Además, que se encuentra geográficamente situado de manera equidistante a los países que conforman la Alianza Pacífico.

Según April (2002), desde el proceso colonial la cuenca del Pacífico ha tenido un papel protagónico en la economía del país. En ella se han llevado a cabo actividades como la extracción del potencial pesquero, de oro, plata, cobre, hierro, carbón, caucho, tagua entre otros, a lo que se suman actividades de exportación y de importación de mercancías. Se han empleado medios de comunicación rudimentarios, tanto fluviales, como férreos y marítimos. En la actualidad, Buenaventura es el principal puerto del pacífico por donde se moviliza más de la mitad de las mercancías provenientes del extranjero.

Así mismo, en los Conpes se muestra el interés de los gobiernos por la costa Pacífica para el desarrollo promisorio del siglo XXI, lo cual se evidencia en el aumento de alianzas diplomáticas

para el progreso y desarrollo llevadas a cabo con Perú, Chile y México, que se vienen vinculando al nuevo mercado de integración regional, nacional y mundial sobre la denominada cuenca del Pacífico.

De otra parte, el Distrito de Buenaventura por tener una posición geoestratégica apetecible por las nuevas relaciones socio-económicas transnacionales de globalización de los mercados, ha despertado el interés de los diferentes gobiernos. Por ello, se realizan políticas tendientes a posicionarla como el puerto marítimo, logístico e industrial con capacidad para atender la competitividad global, mediante instrumentos políticos como el Conpes 3342 (2005) "Plan de Expansión portuaria 2005-2006: Estrategias para la competitividad del sector portuario" y el Conpes 3744 (2013) "Política Portuaria para un País más Moderno". La finalidad de dichos instrumentos es la modernización y desarrollo de infraestructuras portuarias para lograr nuevas rutas comerciales para crecimiento económico de inversionistas nacionales y extranjeros.

Mientras que los gobiernos posibilitan estrategias para el crecimiento de la economía, las condiciones en materia de crecimiento humano se debaten entre la miseria y la exclusión.

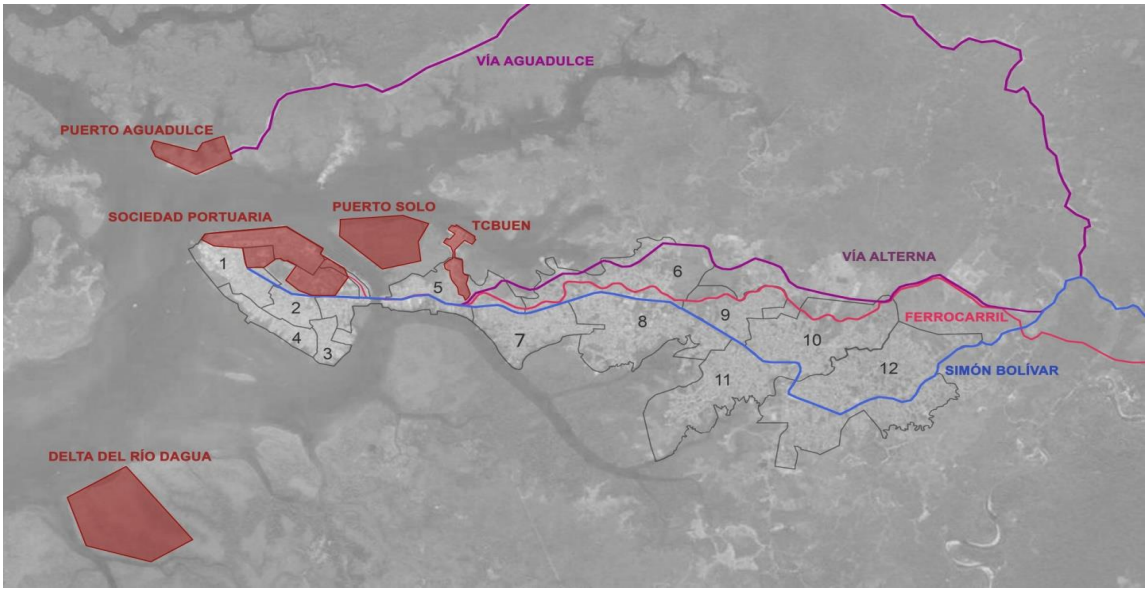
Así las cosas, tal y como lo explican la Cámara de Comercio de Buenaventura (2017) y Castaño (2019), Buenaventura constituye el principal puerto colombiano en importaciones, situado sobre el Océano Pacífico, a este pueden llegar embarcaciones de gran calado, contando para ello con buenas condiciones naturales y adecuadas instalaciones portuarias y terminales logísticas portuarias. Buenaventura cuenta con el Aeropuerto Gerardo Tovar López cercano al Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, localizado en el municipio de Palmira y que presta el servicio al área integrada de Santiago de Cali, uno de los de mayor movimiento en el país tanto de pasajeros como de carga.

4.6.2 Dinámica económica

Los sectores productivos estratégicos reconocidos en Buenaventura son, logístico portuario, pesquero, turismo, agroforestal y maderero, de los cuales el sector logístico portuario genera el mayor impacto económico para el Distrito (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2017). El sector pesquero pasó de ser el eje más importante para la economía de la ciudad, por la cantidad de empleos

generados, a ser en forma mayoritaria una actividad ejercida por pescadores artesanales, cuyo potencial de producción se encuentra muy limitado. Esto pone de manifiesto la falta de industrialización, en consecuencia, un sector industrial nada competitivo (Figura 3).

Figura 2. Ubicación de los proyectos portuarios en relación con la población



Fuente: UniAndes, 2021. Adaptación especial del arquitecto Carlos Puente (2015)

Adicionalmente, se puede destacar que Buenaventura tiene una fuerte vocación eco-turística, es por ello que a nivel nacional el Gobierno, a través del sistema General de Regalías, aprobó tres proyectos de inversión por un total de $38.023.840.073,oo distribuidos en la construcción del Malecón Bahía de la Cruz etapa 1; la rehabilitación y protección del espacio público Boulevard de Buenaventura; construcción fase final del sistema de abastecimiento de agua para las veredas de Juanchaco, Ladrilleros y la Barra, zonas eco-turísticas y biodiversas de Buenaventura.

Según la Cámara de Comercio Buenaventura (2017), hacia 2014 se pudo evidenciar un crecimiento significativo en lo concerniente a las actividades de servicios administrativos turísticos, siendo este un eslabón directo del clúster, el número de empresas creció un 8 %, en empleo un 43 % y el valor de activos el 62 %.

Buenaventura como comunidad no es ajena a esta problemática, de acuerdo con la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) del (Departamento Administrativo Nacional de Estadística Dane, 2019), se presenta "una cifra de desempleo del 18,4 %" (p. 1) cifra cuestionada al ser "contrastada con la proyección de desempleo emanada por el Análisis Socio Económico de la Cámara de Comercio de Buenaventura que lo ubica en 62 %" (p. 20), en la medida en que hay dificultades para reconocer cuál es la población real del distrito de Buenaventura, y por qué la mayoría de la población se mueve en la informalidad.

Esta misma encuesta, en lo relacionado con la posición ocupacional, se plantea que los trabajadores por cuenta propia en Buenaventura representan el 49,7 % de la población ocupada en 2018, seguida del obrero y empleado particular con el 36,7 %. Lo que indica que la posición ocupacional que más creció fue la de los trabajadores por cuenta propia, con una variación del 7,3 %.

De acuerdo con estas cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística Dane, (2019), se puede observar que la posición ocupacional que más ha crecido en Buenaventura es la de los trabajadores por cuenta propia. Pero estas actividades que realiza la gente por cuenta propia están relacionadas con la precariedad laboral y la informalidad. Esta es la condición en la que vive la mayoría de los bonaverenses y, aún más, el género femenino, que encuentra en esa informalidad una manera de subsistir.

Esa situación de dificultad de empleabilidad de la población bonaverense, es producto de escenarios de conflicto, procesos migratorios que generan múltiples dificultades de orden socio económico, político y de seguridad, obstáculos insalvables para el mejoramiento de la calidad de vida. En el territorio se manifiesta la persistencia de profundas y marcadas diferencias en la distribución espacial de los índices de calidad de vida, como resultado de la desarticulación entre los actores comunitarios y las lógicas de la administración distrital.

Tabla 3. Infraestructura portuaria Distrito de Buenaventura

Puertos	Características	Etapa	Ubicación
Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	Es la más grande del nodo portuario y está por encima de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla.	Actualmente se encuentra en operación y ampliación del muelle de líquidos y haciendo nuevas inversiones de acuerdo con los compromisos de concesión.	Perímetro Urbano
	En el 2010 manejó 8,8 millones de toneladas.		
	Cuenta con 4 grúas pórticos.		
	Puestos de atraque de 720 metros de longitud		
	Ampliación de su contrato de concesión por 20 años más.		
	Actualmente tiene un manejo de carga de 10 millones de tonelada, se espera que para el 2033 sea de 18 millones.		
	Hace parte del Plan Maestro para la realización de inversión en infraestructura		
	Tiene una terminal de graneles con tres puestos de atraque, con una capacidad de almacenamiento de 172.500.		
	Multipropósitos.		
	Tiene un muelle para carga líquida.		
Terminal de Contenedores de Buenaventura-TCBUEN	Está ubicado antes del puente del piñal, km 5 vía Buenaventura-Cali.	Etapa de operación en la primera fase y expansión y construcción de la segunda fase.	Perímetro Urbano
	Tiene 26 hectáreas destinadas al almacenamiento y 150 tomas para contenedores refrigerados.		
	Hace parte del Grup Maritim TCB-Terminal de Contenedores de Barcelona.		
	Es el primer operador que presta servicios de ingeniería y consultoría marítima para carga contenedorizada y general.		
	Este grupo cuenta con una ubicación estratégica en varios puertos de la geografía mundial. Cuenta con un amplio reconocimiento y liderazgo en la actividad marítima.		
	Su actividad comprende desde el océano Pacífico hasta el mar Egeo, América y el Mediterráneo.		
	Tiene un muelle de 438m lineales.		

Puertos	Características	Etapa	Ubicación
	En poco tiempo de operación atendió más de 36 buques y movilizo 45.000 contenedores.		
	La terminal fue declarada como zona franca permanente por el Gobierno Nacional.		
Puerto Aguadulce	Lleva 26 años de iniciativa.	Se encuentran en la preparación de los terrenos para la cimentación de la plataforma portuaria	Rural
	Se pretende construir 700m		
	Ubicado frente a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.		
	Manejará tres grúas pórticos y 13 RTG para movilizar 550 contenedores.		
	Busca tener un tráfico de 7 millones de toneladas al año.		
	Maneja carga de Carbón y contenedores		
	Multipropósito.		
	Está ubicado en la península que lleva el mismo nombre.		
	Actualmente se avanza en la construcción de la carretera que conecta al puerto.		
	Se tiene proyectado una terminal para exportar carbón y otra para líquidos.		
Delta del río Dagua-TMD	Longitud de 1.600m de largo por 700m de ancho.	En concesión	Rural

Fuente: Elaboración propia

Este tipo de proyectos (Ver Tabla 3) se enmarcan en el proceso de globalización de la economía. Se caracterizan por la alta competitividad e intercambio continuo entre diferentes regiones y países, además de la importancia creciente del comercio internacional en el crecimiento económico, el aumento considerable de la inversión extranjera directa, la globalización de una parte esencial de la producción de bienes y servicios en torno a empresas multinacionales y a sus redes auxiliares. Su comportamiento determina los movimientos de capital, las monedas, el crédito y, por tanto, las economías en todos los países y la configuración del Estado.

En ese contexto, el Estado va perdiendo gradualmente la capacidad de ordenar los flujos de recursos, de orientar el ejercicio de la gobernabilidad dentro de los diferentes espacios territoriales como departamentos y regiones, pues hay dificultades para articular la administración nacional y la regional. Esto se debe a los desajustes provocados en el ejercicio de la administración pública en el contexto histórico de la globalización, situación que implica la búsqueda de nuevas formas del uso de la tierra; pero conlleva la desterritorialización de las culturas propias que ven cómo sus constructos simbólicos, en tanto comunidades originarias de los territorios ocupados por los megaproyectos, van siendo borrados de la memoria histórica ante la pérdida del control y de la gobernanza consecuencia de los embates de la economía mundial (Stiglitz, 2002).

De esta forma Torres (1996) refiere que los macroproyectos tienden a legitimar el uso de los espacios territoriales, de acuerdo con las lógicas del mercado mundial, pero de espaldas a los requerimientos de la población asentada en el radio de acción de las obras. El comercio internacional, a través de los puertos en el contexto actual, requiere de mayor agilidad en términos logísticos para la circulación y embarque de diferentes mercancías. La competencia portuaria del momento demanda una participación, en la prestación de servicios integrales para no correr el riesgo de ser excluidos del contexto mundial. Además, no basta con la multiplicidad de servicios ofrecidos, hacen falta alianzas con otros puertos retirados físicamente, que tengan una misma lógica de operatividad del flujo de mercancías. De igual manera, las ciudades portuarias involucradas en la dinámica global del comercio mundial adquirieron un rol dominante; se han transformado para adecuarse a los requerimientos portuarios y a las necesidades de la sociedad global, altamente competitiva. Por tanto, establecen relaciones sinérgicas entre el puerto y la ciudad y, en consecuencia, las ciudades portuarias que no logran responder con las dinámicas globalizadas del intercambio mundial del mercado, quedan rezagadas.

Por consiguiente, el puerto del Distrito de Buenaventura requiere grandes inversiones para diseñar una plataforma logística a fin de optimizar el flujo de carga de exportación e importación. Debe adecuar aspectos logísticos que posibiliten tener una mercancía o producto en el lugar preciso y en el tiempo oportuno y, de ese modo, acceder a un mayor nivel de competitividad en el mercado. Entre mejor sea la logística de la que dispone una empresa, mayor será su reconocimiento y aceptación dentro del mercado (Llauger, 2014).

4.6.3 Buenaventura vista como el enclave económico que todos necesitan

Para el Grupo de trabajo del PEAP (2017), Buenaventura debe realizar un trabajo grande para superar las brechas de necesidades básicas insatisfechas. Pese a que mueve más de la mitad del comercio en Colombia, sus niveles de pobreza y miseria corresponden a las muchas zonas juntas del país. El territorio solo es visto como el punto para los negocios externos y el provecho del poder estatal; sin embargo, la comunidad carece del goce efectivo del derecho a una calidad de vida (Figura 4).

Figura 3. Buenaventura como escenario económico

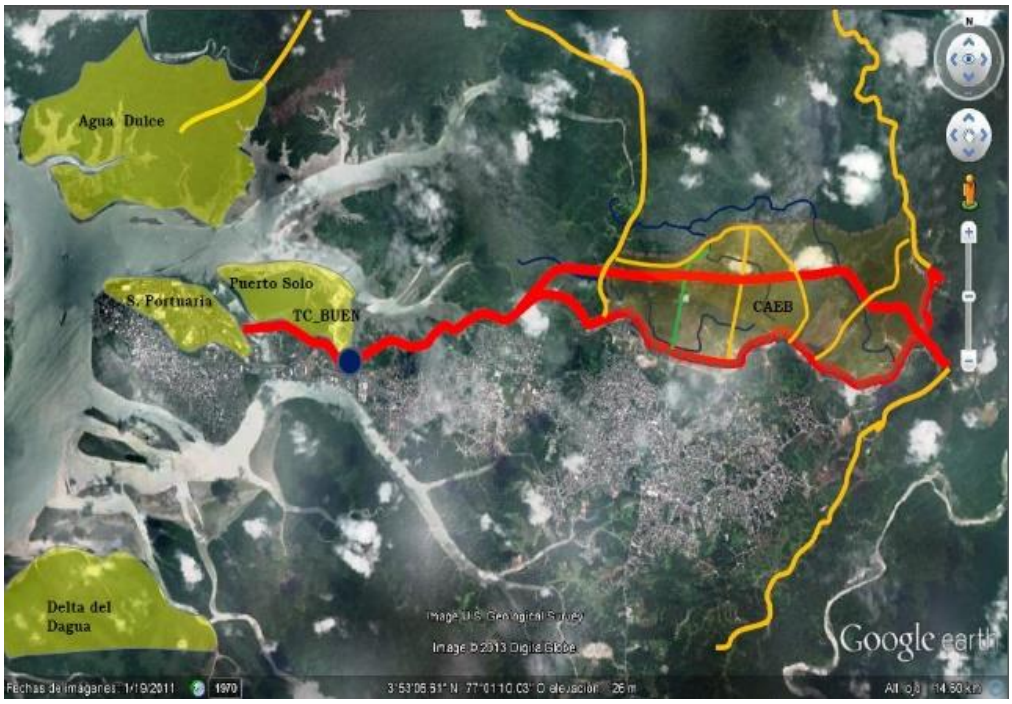
Valle del Cauca. Grupo de trabajo del PEAP (2017, 2 enero). El papel del Valle del Cauca en el proceso de integración de la Alianza Pacífico
Fuente: Grupo de trabajo del PEAP, 2017

Hoy los habitantes no ven las ganancias que genera el puerto en su calidad de vida. Supuestamente la AP permite la articulación y mejoras en las políticas económicas, sociales y ambientales pero las experiencias han demostrado la debilidad institucional que permita la armonización de dichas políticas. Hoy las comunidades tienen serios problemas de desempleo, educación, salud, vivienda, acueducto y alcantarillado, rupturas de sus saberes ancestrales y culturales lo cual no está en la misma línea de interés de la administración pública que las estrategias que se plantean para hacer el puerto más competitivo.

En este sentido, el Grupo de Investigación PEAP plantea que la proyección de la estrategia de intervención que abarca lo económico y lo social, con la creación del *programa "Colombia. Hacia la planeación de ciudades y territorios modernos"* (2016, p.32), Buenaventura terminaría siendo el escenario piloto, para el tema económico está el proyecto "Centro de Actividades Económicas de Buenaventura-CAEB".

De acuerdo con la cartografía de los macroproyectos del DNP (2017), para el Distrito se continúan armando desde el ente nacional sin la concertación o participación de las comunidades, lo que demuestra nuevos ciclos de desalojos forzados y legalizados por parte del Estado en los sitios donde están ubicadas las comunidades tal como lo evidencia el proyecto Centro de Actividades Económicas de Buenaventura-CAEB, Nuevas Ciudades vida (Figura 5).

Figura 4. Centro de Actividades Económicas de Buenaventura-CAEB" /" Nuevas Ciudades



Zonas de expansión portuaria y zona de expansión urbana (CAEB)
Fuente: SOYDEBUENAVENTURA.COM., 2018

4.6.4 Buenaventura y su Participación en la Estrategia Comercial Internacional Alianza Pacífico.

Según el Grupo de trabajo del PEAP (2017) la Alianza Pacifico-AP conformada por México, Colombia, Perú y Chile, nace como un equipo comercial en un momento bastante crítico por las disoluciones comerciales que se venían dando entre algunos poderíos entre naciones que en su momento eran ejemplos comerciales a seguir y, sin embardo, hoy están pasando por momentos de desintegración. Tal es el caso de la separación comercial entre algunos países de la Organización Mundial del Comercio-OMC, entre los que se identifican la ruptura política de EE. UU. y la Alianza

Transpacífica, la UE y Canadá, el Foro de la Cooperación Económica Asia- Pacífico (Figura 6) tiene problemas en la integración de nuevos miembros. Otros acuerdos en crisis son el del Mercado Común del Sur (Mercosur) y los bilaterales por las negaciones del comercio mundial. Aun así, el surgimiento de la AP, de América Latina se convierte en un escenario global unión y resulta una respuesta positiva de consenso en un mundo globalizado y de libre comercio a los países que lo integran.

Figura 5. Buenaventura en la Alianza del Pacífico

Fuente: Grupo de trabajo del PEAP (2017).

4.6.5 Los aspectos comunes de las naciones de la AP

Por otra parte, el PEAP (2017) señala que los países de la AP tienen un aspecto común y está relacionado con que en la integración del Pacífico global la mayoría son naciones que representan alrededor del “40 % de la economía mundial y la mitad del comercio internacional” (p.

14). De igual manera, estos países cuentan con una amplia riqueza de recursos naturales y biodiversidad, pero además son los mayores emisores de gases de efecto invernadero.

Este escenario agilizó la motivación de los países para la unificación con mayor celeridad porque su objetivo es "convertirse en una plataforma de articulación política, integración económica y comercial en la región Asia-Pacífico" (p. 14). Can mencionar que, frente a esta alianza internacional, se pone en evidencia el estado de abandono, olvido y rezago en el que el Estado colombianos ha tenido a la región, lo que la pone en frente a sus asociados. No obstante, esto le abre la oportunidad de compensar todas las manifestaciones de violencia y exclusión, y aprovechar estas relaciones.

4.6.6 El desarrollo económico de la AP ha sido una oportunidad para Cali e invisibilización para Buenaventura

Otro aspecto interesante que revela el Grupo PEAP (2017), es que el invitado especial que es Buenaventura no lo tienen en cuenta pues todas las cumbres realizadas han sido a espalda del territorio. Cali se ha convertido en el epicentro para las reuniones y negocios, el impulso de las MiPymes, pero Buenaventura sigue siendo mirado como el puerto del transporte para las negociaciones.

Bogotá y el Valle del Cauca a través de Cali son los que han tenido los mayores dividendos desde la creación de la AP en el 2015, lo que indica que no basta con hacer programas piloto para mitigar algunos aspectos de las necesidades básicas de la población, ya que la violencia y la exclusión continúan. Pese a que el territorio está equipado por los mejores puertos de Colombia como:

> (…) terminales de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, los de la Sociedad Portuaria Grupo Portuario S.A. (Muelle 13), el Terminal de Contenedores de Buenaventura y el Muelle COMPAS. El Terminal de cabotaje continental para hidrocarburos, un apostadero Naval y once muelles de cabotaje menor, relacionados con mercancía movilizada a diferentes municipios de la costa Pacífica colombiana de los departamentos de Nariño, Cauca, Valle y Chocó (Micolta y Granados, 2016). Por último, debe mencionarse el Puerto

> de Aguadulce, terminal que inició operaciones el 28 de noviembre del 2016 con la llegada del Buque de la naviera MSC. (Grupo de trabajo del PEAP, 2017, p. 25 y 26)

Los mayores beneficiarios a su posición privilegiada son el departamento y la nación. El aprovechamiento de Cali desde que la AP se firmó ha consistido en que se han instalado 28 empresas de los socios en la AP: 15 de México, 9 de Chile y 4 de Perú, participando en los sectores de alimentos y bebidas, metalmecánica y servicios entre otros (Cámara de Comercio de Cali, 2016). A esto se suma, según Mayorga (2014), la cadena hotelera estadounidense Marriott que se estableció en Cali después de evaluar las condiciones del mercado turístico en la zona.

> Otra de las empresas es la compañía japonesa Furukawa que buscaba un lugar estratégico con salida al océano Pacífico para surtir a sus clientes en la Costa Oeste de Estados Unidos, México, Ecuador, Perú y Chile. Se decidieron por Palmira, ciudad al norte de Cali, donde hoy se levanta una enorme instalación que genera 25 empleos directos y 200 indirectos, espera producir 10.000 km de cable al año y se invirtieron más de USD 5 millones (Mayorga, 2014, p. 2).

Así mismo, el Grupo de trabajo del PEAP (2017) habla de la fábrica de motos de la compañía india Hero; la británica Unilever, que abrió una planta para producir detergentes; la firma española Avanza, especializada en BPO; o la mexicana City Express, que administra hoteles. Las empresas han dejado inversiones en la región por USD 732 millones.

Además, las empresas locales también han buscado expandir sus negocios, tal es el caso de:

> Carvajal Empaques, empresa multilatina, más del 70 % de sus ventas se realizan por fuera de Colombia, y tiene presencia en todos los países de la AP. El 50 % de la operación está en México, donde tienen cinco plantas; tienen dos en el Perú y una en Chile. Otro del ejemplo es Studio F, es otra historia de éxito de empresas locales. Cuenta con más de 300 tiendas en Latinoamérica (Colombia, Panamá, México, Ecuador, Chile, Costa Rica, Guatemala, Venezuela y Perú) tienen planes futuros de abrir tiendas en Estados Unidos. (Grupo de trabajo del PEAP, 2017, p. 27)

Todos estos beneficios son por estar en cercanía con el territorio más importante para los negocios internacionales, pero hasta cuándo Buenaventura será solo espectador y no protagonista de

su propio desarrollo. Necesitamos más que un programa social para la superación de las NBI, necesitamos superar algo que Rhizome Against Polarization (2020) denomina la Violencia estructural:

> Este tipo de violencia es similar a la injusticia social y las estructuras que promueven esta injusticia social. Es una fuerza más bien invisible que está formada por las estructuras que impiden la satisfacción de necesidades básicas. Por lo general, se expresa indirectamente y no tiene una causa directamente visible, ocurre cuando las personas son influenciadas de tal manera que no pueden realizarse de la manera que realmente sería potencialmente posible. La violencia está incorporada al sistema y se manifiesta en relaciones de poder desiguales y, en consecuencia, en oportunidades de vida desiguales. (p.5)

4.7 Políticas de intervención portuaria en Buenaventura

Se identifican las principales intervenciones realizadas por el Gobierno nacional, a través de los planes de desarrollo que se ejecutan en el pacífico colombiano, esto con el objetivo de conocer las diferentes posturas tomadas por los dirigentes políticos en la inclusión de la costa Pacífica en la esfera nacional y global.

4.7.1 PND "La Revolución Pacífica" (1990-1994) del gobierno de Cesar Gaviria

El plan nacional La Revolución Pacífica fue conocido por todos como el "Revolcón"; según Gómez y Suárez (2009) fue considerado un periodo de grandes transformaciones en nuestro país. Con Gaviria nació la Asamblea Nacional Constituyente, la cual dio inicio a la Constitución de 1991, se abrió paso a la apertura económica y, por ende, se creó el Ministerio de Comercio Exterior; se generó la alianza con capitalistas extranjeros, se superaron todas las barreras del comercio exterior, lo que abrió las puertas al lanzamiento del libre comercio en el continente latinoamericano.

De esta forma, Colombia adquirió un papel protagónico en la integración regional y subregional, y con ello llegaron los planes de modernización de los medios de transporte en términos de infraestructuras de puertos, apertura o recuperación de vías y demás. El presidente Gaviria elaboró toda clase de reformas: cambiarias, de seguridad social, financiera, laborales entre otras. En lo relacionado a las vías de comunicación impulsó la construcción de la carretera entre Urabá y la transversal Buenaventura-Tumaco-Mocoa, teniendo como finalidad la conexión de los "centros de producción y los puertos marítimos del Pacífico" (p. 13).

En lo social, nacieron las luchas de los movimientos sociales de los afrodescendientes porque estaban excluidos en el marco político, por lo tanto, se dieron una serie de manifestaciones que culminaron con la aprobación del Artículo Transitorio 55 de la Ley 70, el cual reconoce los derechos de la tradición ancestral de las comunidades negras sobre los territorios donde se encuentran asentadas, a su vez, busca el respeto por su cultura y autonomía del lugar que habitan.

Los autores advierten que el primer elemento político fue el CONPES Social (DNP, Ministerio de Agricultura, 1993) social denominado Política de Desarrollo Rural Campesino; Este presenta dos dificultades, primero, el campesino es considerado como productor, y segundo, las comunidades negras son ahora campesinas; esto produjo un ambiente de conflictos de caracterización debido a que las comunidades negras ahora eran campesinas y pequeñas productoras, negándoles su importante presencia urbana.

Otro de los escenarios que se instauraba era la vinculación de Colombia al comercio mundial, lo cual exigía la modificación de tecnologías para que los diferentes productos entrasen en competitividad. No obstante, las tensiones existieron porque las lógicas del mercado chocaban con la manera como las comunidades concebían y percibían el territorio. Gómez y Suárez (2009) señalan que para resolver el inconveniente de tener que realizar una consulta a las comunidades, tal como se contemplaba en la Ley 70 de 1993, ante la apertura del libre comercio para la internalización de la economía, las comunidades fueron despojadas utilizando todos los actos de violencia que aun hoy complejizan la permanencia de las comunidades en sus territorios.

Pese a todos los conflictos de la época Flórez y Millán (2007) y Gómez y Suárez (2009) reconocen que el Gobierno siguió afianzando las acciones registradas en el plan de desarrollo para la costa Pacífica, PLAIDECOP, el cual tuvo su inicio desde 1983, replanteándolo para la economía

campesina, por medio de las corporaciones que se encontraban en el lugar. "Uno de los aliados extranjeros fue Holanda, con quien se promocionó el proyecto de Desarrollo Rural Agrícola Regional, DIAR; su vigencia duró hasta 1992, cuando posteriormente se sustituyó por el Plan Pacífico" (p. 15), el cual siguiendo con Gómez *et al.* (2009) realizó actividades como:

- El Proyecto de Desarrollo Rural Regional DIAR de Codechocó orientado al mejoramiento de las fincas, a través de proveerlas de infraestructura y servicios básicos para mejorar el nivel de vida de sus pobladores.
- El Programa para el Desarrollo de la Economía Campesina –PEC- de Corpourabá, que consistía en un programa de ayuda agrícola integral.
- El Programa Guandal de Corponariño (en el Municipio Olaya Herrera), buscaba alternativas sostenibles para el manejo del bosque.
- El Convenio CVC-Holanda, el cual se realizó en la ensenada de Tumaco y que consistía en un proyecto de asistencia técnica para las cooperativas de productores.
- El Convenio CVC-Comunidad Europea, para el fomento de proyectos productivos de agroforestería, pesca artesanal, minería y artesanías en el Valle del Cauca (p.15).

En efecto, Flórez y Millán (2007) consideran que los propósitos del Plan Pacífico en materia de conservación de la biodiversidad y la inclusión de las comunidades étnicas en la participación de estos, no han logrado superar las condiciones de miseria y pobreza que embarga a las comunidades, pese a las considerables inversiones, debido a que estos están muy lejos de reformularse ajustándose a los planes de vida y etnodesarrollo de quienes habitan el territorio.

4.7.2 PND "El Salto Social" (1994-1998) Gobierno: Ernesto Samper Pizano

Para Gómez *et al.* (2009) el presidente Samper no compartía las decisiones tomadas por el presidente Gaviria en materia del modelo neoliberal, en lo relacionado a la internacionalización de la economía. El nuevo mandatario consideraba que la política económica demandaba la puesta en marcha de la concertación de los entes público y privado, que permitiera generar resultados favorables a las comunidades.

El plan focalizó su economía en el desarrollo de la "modernización agropecuaria, pesquera y forestal" (p. 16), teniendo como propósito que las comunidades rurales pudieran superar factores de vulnerabilidad. En cuanto al desarrollo del transporte, el plan se enfocó en la modernización de infraestructuras de puertos, aeropuertos y vías férreas. El presidente reprochaba la manera como el proceso de globalización y de unificación económica había ocasionado una dependencia entre países. Ante esto el presidente Samper direccionó su plan comercial afianzando las relaciones con las corporaciones de la cuenca del Pacífico. Es así como se gestionaron labores comerciales relacionadas con asociaciones que tenían relación con la región entre las que se destacaban: "el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico -PBEC-, el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico –PECC- y el Foro de Cooperación Económica Asia –Pacífico -APEC" (p. 16).

En cuanto a la política exterior Gómez *et al.* (2009) manifiestan que el presidente se mostró conforme al nuevo posicionamiento de la cuenca del Pacífico en el comercio exterior. Por ello, emprendió una serie de visitas de representantes políticos en la región, con miras a fortalecer relaciones. A nivel local fue de gran ayuda el diagnóstico del Plan Pacífico, ya que situó las directrices del Gobierno para no seguir cometiendo los mismos errores de los anteriores. El presidente se apoyó en el aparato del Estado para emprender sus acciones.

Para terminar, al revisar cada una de las dimensiones, social, ambiental, geográfica, geopolítica y la pública, pudo evidenciarse la precariedad en la que se encontraban. El Gobierno tomó, entonces, la decisión de posicionar el Departamento Nacional de Planeación-DNP- como mecanismo para realizar convenios con el Banco Interamericano de Desarrollo-BID con contrapartidas que se asumen tanto a nivel nacional como territorial.

4.7.3 PND "Cambio para Construir la Paz" (1998 -2002) Gobierno: Andrés Pastrana.

Gómez *et al.* (2009) consideran que en este periodo el dirigente político resaltaba las potencialidades biodiversas y geoestratégicas de Colombia por medio de la región Asia-Pacífico, utilizando como estrategias en la política exterior:

- Profundizar en el diálogo sobre asuntos de interés bilateral y sobre principales problemas de la agenda internacional.
- Ampliar las relaciones comerciales e incentivar las inversiones asiáticas en Colombia, así como las colombianas en Asia, y procurar, por medio de inversiones productivas, incrementar la transferencia de tecnología.
- Intensificar la participación de Colombia en el Sistema de cooperación regional, compuesto principalmente por el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC por sus siglas en inglés), el Foro de Cooperación Económica del Pacífico (PECC y el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).
- Propiciar la coordinación interinstitucional y fortalecer la participación del sector privado en la proyección colombiana hacia el Pacífico.
- Promover la investigación académica y la difusión de los temas relacionados con la Cuenca del Pacífico. (p. 19)

Además, el mandatario reconoció el potencial ambiental de la región Pacífica. En este sentido, se incluyó la Agenda Pacífico XXI, a su vez del diseñó de un plan de ordenamiento territorial que no atentara contra el ambiente y que conectara la región con el país por medio del Océano Pacífico y poder superar su aislamiento.

En cuanto a las estrategias productivas se llevó a cabo un "diseño y adopción de beneficios de la biodiversidad y bonos ambientales para el desarrollo de las comunidades de la región y de la humanidad" (p. 19). Así mismo, inicio un programa de "investigación, protección, conservación y recuperación de los parques naturales y regionales de biodiversidad: Las Hermosas, Farallones de Cali, Serranía de los Paraguas, Utría, Isla Gorgona y Sanquianga". (Gómez *et al.* 2009, p. 19)

Por otra parte, para el aprovechamiento del potencial geoestratégico, biodiverso y humano de la región, el presidente Pastrana propuso como estrategias:

- Aprovechamiento del potencial exportador, derivado de las ventajas de localización en la cuenca del Pacífico, la posición ístmica entre dos océanos, Pacífico y Atlántico, así como de los recursos humanos y naturales.
- Fortalecimiento del capital humano, basado en la obtención de altos niveles de cobertura y calidad en la educación, en la salud y en los servicios básicos, así como en la generación de condiciones para la superación de la miseria.

- Integración regional, entendida como la consolidación del sistema urbano regional y como el eslabonamiento de los sectores productivos sobre la base de programas orientados a consolidar la infraestructura vial de la región y a reducir el déficit de vivienda y de servicios públicos básicos.
- Fortalecimiento de la capacidad de gestión mediante la descentralización y la autonomía territorial. (Plan Nacional de Desarrollo,1998-2002., 2009, p. 459)

En cuanto a la política de modernización de infraestructura de acceso a los corredores viales hacia los principales puertos marítimos y terrestres que permitieran una mayor competitividad al comercio exterior, se focalizó, como proyecto de construcción para la región, la doble calzada Buga –Buenaventura. En relación, al transporte férreo se estableció como aspiración la Red férrea del Pacífico. A su vez, se estipuló como proyectos de modernización de los puertos "Dar en concesiones[11], profundizar y mantener los canales a Cartagena, Barranquilla y Buenaventura". De igual manera, se realizarían proyectos de renovación y concesión fluvial entre los que se encontraban "canales interesteros del Pacífico y el Muelle multimodal de Quibdó".

Igualmente, en este periodo se tuvo muy en cuenta a la población afrodescendiente de la región con la enunciación del Conpes 3169 (2002) denominado "Política para la Población Afrocolombiana", como una manera de afirmación a lo estipulado en la Ley 70 de 1993 y emplea a modo de estrategia seis elementos esenciales:

- Conocer, conocernos y darnos a conocer: esta estrategia enfatiza en el impulso de la etnohistoria de las comunidades que se encuentran en el corredor del Pacífico y el autorreconocimiento y reafirmación cultural y étnica, además de la estimular investigación participativa y el potencial ambiental.
- Vivir mejor: tiene como propósito mejorar la calidad de vida de las comunidades, lo cual exige un trabajo armónico entre las entidades nacionales, regionales y de inversión para el cumplimiento de logros.

---

[11] "La Concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos". (Ley 1 de 1991)

- Completar el catálogo de Derechos: busca la conservación de la diversidad étnica y cultural, es necesario el marco normativo de los demás artículos consagrados en dicha ley.
- Participar: busca que las comunidades participen en todos los escenarios de la vida política.
- Mitigar los efectos de la Violencia: esta estrategia es con el fin de mitigar un poco la situación de violencia que se ha fomentado especialmente en el Chocó, por el surgimiento de los grupos armados ilegales, donde como consecuencia se tiene la ruptura del tejido social.
- Fortalecimiento institucional: tiene como objetivo la inclusión de los afrodescendientes en los sistemas de planificación, además mejorar la gestión institucional para que dé respuestas a las necesidades de las comunidades. (pp. 11-23)

4.7.4 PND "Hacia un Estado comunitario" (2002-2006) Gobierno: Álvaro Uribe Vélez

El objetivo central de este plan, según Gómez *et al.* (2009), es la implementación de la seguridad democrática, como medida preventiva para calmar las tensiones que generaban los grupos ilegales al margen de la ley. El mandatario buscaba restablecer un ambiente de confianza y seguridad para con sus habitantes. Además, el mandatario no desconocía el espacio deprimente en el que vivían las comunidades de la región Pacífica, por eso, buscaba la ejecución de la etnoeducación, con el lema "hacia una nación pluriétnica y multicultural" (p.23).

En relación con el medio ambiente los autores afirman que el presidente en su plan acordó: "en el corredor biológico interoceánico entre los departamentos de Córdoba, Antioquia y Chocó, que une el mar Caribe y el océano Pacífico, el Gobierno nacional promoverá e impulsará la conservación de los sistemas estratégicos" (p. 23).

En materia de infraestructura, el plan se dirigió a los proyectos viales como la terminación de la vía Bolívar-La Manza-Quibdó, entre otras. Con el transporte fluvial y portuario se llevaron a cabo el mantenimiento y perfeccionamiento de Atrato-río Quito -río San Juan. De modo similar, se

realizaron acciones de mantenimiento y dragado en los puertos de Buenaventura y Tumaco, a su vez, se formalizaron estudios en los puertos de Nodriza del Pacífico y el puerto de Tribugá.

En la parte social, el presidente formuló el Conpes 3310 (2004), que señaló como *Política de Acción Afirmativa para la Población Negra o Afrocolombiana*. Estuvo dirigida a los estratos 1 y 2 del Sisbén y a la población en situación de desplazamiento. Dentro de sus estrategias contempló:

- Promover la equidad de la población negra o afrocolombiana a través de las siete herramientas del Plan de Reactivación Social.
- Implementar acciones afirmativas para la población negra o afrocolombiana a corto plazo.
- Dotar un sistema de información que permita la identificación, caracterización, cuantificación y registro de la población afrocolombiana.
- Seguimiento a las políticas y estrategias para la población negra o afrocolombiana enmarcadas en el plan nacional de desarrollo (p. 8).

Posteriormente, el gobierno de Uribe formuló el Conpes 3180 (2002) siendo una extensión del Conpes 3169 del 2002 denominado *Programa para la Reconstrucción y Desarrollo Sostenible del Urabá Antioqueño y Chocoano y Bajo y Medio Atrato*, que tuvo como finalidad el restablecimiento del tejido social, económico y cultural, transformado por las diferentes manifestaciones de violencia causada por la disputa de diferentes actores armados.

En las actividades relacionadas con el comercio exterior y de aprovechamiento de las ventajas competitivas, el gobierno generó el Conpes 3342 (2005), reconocido como *Plan de Expansión Portuaria 2005-2006: Estrategias para Competitividad del sector Portuario*. En dicho plan se consideraba que entre los puertos del país:

> Buenaventura es el puerto multipropósito del país con la responsabilidad de realizar los suministros a la región andina colombiana; y Tumaco, sigue siendo un puerto de cabotaje petrolero con crecientes exportaciones de graneles líquidos principalmente de aceite de palma, de acuerdo con las características físicas y localización geográfica. (p. 4)

Como estrategia a corto plazo se estableció:

- Buscar mayores niveles de servicio que mejoren los estándares de eficiencia en la zona portuaria de Buenaventura.
- Facilitar le expansión marginal del terminal de Buenaventura.
- Fomentar la mejoría en la gestión de calidad para los procesos portuarios (certificaciones).
- Desarrollar una Zona de Actividades Logísticas-ZAL e instalaciones antepuerto para la zona portuaria de Buenaventura.
- Incrementar gradualmente la profundidad del canal de acceso de la zona portuaria de Buenaventura, evaluando la posibilidad de transferir los costos del dragado de mantenimiento a los usuarios.
- Ampliar la capacidad de los accesos terrestres para la zona portuaria de Buenaventura.
- Adoptar medidas de mitigación de la problemática social preponderante en Buenaventura.
- Incentivar la diversificación de movimiento de productos en la zona portuaria de Tumaco teniendo en cuenta la iniciativa de proyectar el eje que unirá a esta zona con Belén de Pará (Brasil) (p. 12).
- A mediano plazo se ponen en consideración:
- Impulsar y definir un proyecto de puerto complementario en la bahía de Buenaventura, resultado de un análisis multicriterio de las iniciativas existentes.
- Iniciar los estudios para el puerto de aguas profundas en Málaga y establecer con urgencia los requerimientos de inversión para su desarrollo.
- Impulsar el desarrollo portuario para la zona norte del Pacífico (por ejemplo: bahía de Tribugá) teniendo en cuenta criterios económicos y de sostenibilidad ambiental (pp. 12-13).

De igual forma, el Conpes anteriormente mencionado señaló que para la construcción de los puertos en las dos Costas debe realizarse bajo la consideración de una visión técnico-económica que contemple la Evaluación Ambiental Estratégica –EAE, para que el gobierno pueda atraer inversionistas. Uno de los lugares donde se requieren es: bahía Málaga, bahía de Tribugá, Aguadulce, Delta del río Dagua, entre otros.

4.7.5 PND "Estado Comunitario, Desarrollo para Todos" (2006-2010)

Para Gómez *et al*. (2009) la denominación de este periodo obedece a una manera del gobierno de querer superar la situación de miseria, exclusión, pobreza extrema y un medio ambiente que va en detrimento de la calidad de vida. Pese a los desarrollos en materia comercial y el posicionamiento de la región del Pacífico en el escenario nacional y en el exterior, este no se ve reflejado en la calidad de vida de sus habitantes. Por esta razón, el presidente crea el Conpes 3410 (2006) denominado *Política de Estado para Mejorar las Condiciones de Vida de la Población de Buenaventura*. Entre sus estrategias de desarrollo se encuentra: "Alcanzar los objetivos de desarrollo del milenio; promover el desarrollo económico y la competitividad territorial; Buenaventura una "Ciudad Amable" y fortalecer la gobernabilidad y la democracia" (p. 21).

4.7.6 PND "Prosperidad para Todos" (2010-2014). Gobierno: Juan Manuel Santos

De acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo-PND (2011) en su realización de las caracterizaciones socioeconómicas basada en las Necesidades Básicas Insatisfechas-NBI del censo del DANE 2005., se evidenciaban altos niveles de pobreza en los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y algunos municipios costeros del Pacífico. El mismo Plan señala que, en términos de ingresos, las diferencias con relación a Bogotá, Antioquia, Valle del Cauca, Santander, Cundinamarca, Atlántico, Bolívar, Casanare, Boyacá, Tolima y Córdoba generan el 80 % del ingreso nacional.

Para que exista sinergia entre las necesidades y el desarrollo es necesario promover las potencialidades económicas de cada uno de los departamentos. La principal razón de estos rezagos se debe a que el desarrollo no ha sido orientado a superar las brechas de NBI en los departamentos y las comunidades, sino que, por el contrario, han estado aisladas de las dinámicas territoriales.

Uno de los mayores desafíos para superar las brechas de necesidades es fortalecer la capacidad institucional, esto implica mejorar en los procesos de las inversiones públicas, los planes

de desarrollo, sostenibilidad financiera, ejecución de los recursos del Sistema General de Participaciones y la capacidad administrativa; todas ellas deben andar en sinergia para que los territorios puedan superar la situación de pobreza.

Un ejemplo de que la capacidad institucional que garantice un buen gobierno influye en los niveles de las condiciones de vida de la gente y sus territorios, lo demuestran ciudades como Cali, Barranquilla, Medellín, Bogotá, Pasto, Armenia, Pereira y Manizales.

Dentro de los Lineamientos y/o estrategias para el desarrollo de políticas regionales presentadas por el Plan de Desarrollo se encuentran: crecimiento sostenible, desarrollo social e igualdad de oportunidades e institucionalidad y buen gobierno.

Con relación al crecimiento sostenible se plantea para el Valle del Cauca:

- Reactivación de macro proyectos urbanos de vivienda y gestión concertada Nación - Entidades Territoriales para generar empleo y oportunidades de acceso a la vivienda y servicios públicos, en el marco de la estrategia de vivienda y ciudades amables.
- Integración al interior de la zona, con el resto del país y con la cuenca del Pacífico a través del desarrollo de infraestructura y logística, aprovechamiento de las vías fluviales y marítimas, generando corredores de desarrollo, con el fin de promover encadenamientos productivos, iniciativas de etnodesarrollo local, aprovechando cultura y vocación ambiental, los recursos mineros y naturales y fortaleciendo las relaciones comerciales subregionales, regionales, nacionales e internacionales.
- Articulación armónica del desarrollo portuario de Buenaventura y Tumaco, con el entorno urbano y regional para generar crecimiento y equidad territorial.
- Ampliación de la capacidad, profundización y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos públicos marítimos de Buenaventura y Tumaco, e implementación de nuevas tecnologías para generar una mayor eficiencia portuaria.

En materia del desarrollo social e igualdad de oportunidades:

- Fortalecimiento de las funciones urbanas para el desarrollo regional de Quibdó, Buenaventura y Tumaco como ciudades líderes regionales.

Con la Institucionalidad y buen gobierno:

- Implementación de un programa de desarrollo institucional regional y para el manejo del territorio fronterizo, marítimo, costero e insular.

En suma, este Plan de Desarrollo desea promover la planificación y gestión territorial en diferentes escenarios, económico, ambiental, étnico y cultural. Para ello tiene el firme propósito de fomentar en el Valle del Cauca las siguientes estrategias:

- Articular y coordinar acciones de interés común, principalmente en temas de Biodiversidad, étnicos y manejo de recurso hídricos.

De igual manera, en 32 municipios está prevista la conformación de las Comisiones Regionales de Competitividad-CRC con el objeto de:

- Las CRC son mecanismos de articulación público- privada el marco del Sistema administrativo nacional de Competitividad con el propósito de discutir, validar y promover dinámicas que potencien el desarrollo productivo y generen entornos competitivos e innovadores mediante la implementación del Plan Regional de Competitividad en cada departamento. Su misión es coordinar ejercicios de planeación estratégica, así como articular y hacer seguimiento a la implementación de proyectos en sus áreas geográficas de influencia.

De acuerdo a la Cámara de Comercio de Cali (Cámara de Comercio de Buenaventura, 2017). la articulación y conexión de la Comisión Regional de Competitividad se da en tres direcciones, público-privado; interinstitucional; nacional-regional-local.

Además, con la CRC se busca ejecutar políticas que vayan en dirección al desarrollo productivo y de competitividad. A su vez la CRC tiene una agenda que visiona la Consolidación del Sistema Regional de Competitividad y el Participación activa en el Sistema General de Regalías.

Según el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2020) en materia de proyectos se ha previsto fortalecer las economías y las empresas en el Valle del Cauca para aumentar las exportaciones y conquistar nuevos mercados como Holanda, Japón y California. Además, se ha

creado el programa "Exporta Protección" desea conquistar mercados como Chile, Perú y Estados Unidos. Por otra parte, se han propuesto proyectos de infraestructuras para Buenaventura como:

- Garantizar la profundización del canal de acceso de la bahía de Buenaventura.
- La construcción de la doble calzada Mulaló-Loboguerrero.
- Finalizar la doble calzada Buga-Buenaventura.

El PND también resalta la suscrición del Protocolo denominado "Región Pacífica de Colombia: Tierra de Paz, Mar de Prosperidad". Esta alianza de voluntades firmada entre los gobernadores del Valle del Cauca, Chocó, Cauca y Nariño tiene como objetivo integrar el desarrollo social y económico para que las comunidades puedan vivir sin exclusión ni discriminación.

Dentro de los megaproyectos nacional y regional se encuentran:

- Canales de acceso a puertos.
- Consolidación de la red férrea del Pacífico.
- Nuevos proyectos de viviendas.
- Nuevo puerto de Aguadulce.
- Consolidación, corredor Bogotá- Buenaventura.

4.7.7 PND "Todos por un Nuevo País". (2014-2018)

El Plan Nacional de Desarrollo-PND (2015) tiene previstos en sus de objetivos "proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial" (p. 184). Para lograrlo se planteó se tiene una serie de estrategias como:

Programa de concesiones 4G: La ANI es la entidad encargada de generar los mecanismos necesarios para llevar a cabo la red vial más grande en 24 departamentos. Son obras de mucho impacto en la economía del país, donde el Gobierno nacional pone en operatividad todos los recursos necesarios para su ejecución. El propósito es minimizar los tiempos de desplazamientos entre los centros de producción y los puertos en el país.

Corredores de transporte multimodal: El PND enfatiza su intervención en el transporte férreo, fluvial y aéreo. A través de la intervención del capital privado se aprovecharán los corredores

estratégicos para mejorar el transporte de pasajeros y de carga. Además, se pondrá en marcha el Plan Maestro Ferroviario con propósito de poner en funcionamiento aquellos tramos que se encuentren inactivos y al mismo tiempo estableciendo nuevas vías.

El transporte fluvial se desarrollará bajo el Plan Maestro Fluvial, para aprovechar las ventajas que tienen algunos territorios, teniendo como principal objetivo la construcción, mantenimiento y operación de muelles como también realización de dragado y construcción de malecones.

Por último, de acuerdo con la demanda del transporte aéreo, se tiene previsto el desarrollo del Plan de Navegación Aérea para la ejecución de: 1. infraestructuras aeroportuarias; 2. Avance y mejoramiento de servicios aeronáuticos y aeroportuarios; 3. Mejoramiento de las condiciones de competencia del mercado; 4. Revisión de costos operacionales de las concesiones; 5. Conexión de zonas apartadas; 6. Navegación satelital; y, 7. Desarrollo de capacidades científico- técnicas del sector.

Infraestructura logística: la ANI y el INVIAS son las encargadas de promover el desarrollo de las plataformas logísticas, industrial y empresarial que fortalezca los mercados internacionales y para su realización ejecutaran acciones encaminadas a: 1. promoción e impulso a proyectos regionales de desarrollo empresarial y social, 2. nodos de transferencia de carga.

Logística para la competitividad: mediante el Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transportes se plantea el fortalecimiento de la demanda del transporte logístico mediante la modernización y globalización, la cual permita la disponibilidad, reducción de costos, la competencia, entre otros.

Es competencia del Ministerio de Transporte realizar los procesos de renovación y mejoras del transporte para superar los retos y desafíos que exige la apertura de los mercados internacionales en la dinámica de la globalización. Sumado a esto, se necesita mejorar las fuentes de información en la demanda de los servicios y el fortalecimiento institucional como el motor clave para coordinación de gestiones claves.

A modo de corolario de este capítulo, podría afirmarse que, con el periodo de Gaviria surgió lo que sería el neoliberalismo y la apertura de las políticas macroeconómica en el país. Como su

nombre lo indica la "Revolución Pacífica" fue el periodo de grandes cambios estructurales donde el Estado caminó en dirección contraria a los planteamientos contemplados en la Constitución del 91. Vemos que ya no hay Estado y se inicia una ola de privatizaciones, que coincide con la violencia pública y privada por el control de los territorios habitados por las comunidades. Los planes de desarrollo incluyeron amplios apartados de componente social; sin embargo, no se desarrollaron según lo esperado porque los cambios sociopolíticos y las políticas macroeconómicas se configuraron en una estrategia nefasta en los territorios, lo cual excluyó a las comunidades de la autonomía en los espacios que habitan para que grupos de empresarios prestigiosos penetraran de manera violenta sobre la identidad cultural, autonomía, el ambiente, los procesos organizativos y demás.

La filosofía del capital privado no está direccionada para crear equidad para las personas que se encuentran excluidas del bienestar social. Al entrar a gobernar el capital privado en el país, los beneficios solo van a ser para quienes invierten capital; a la sociedad se le ha vendido la idea de que entre más inversión del privado se tenga mejora la vida social de las comunidades; sin embargo, la política social ha estado encaminada a la entrega de subsidios sin que genere una verdadera respuesta de atención frente a las necesidades.

Es por ello por lo que las comunidades empezaron hacer uso de los mecanismos de participación ciudadana para exigir el cumplimiento de sus derechos como referente constitucional.

4.7.8 Acuerdo No. 03 de 2001 "Por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el municipio de Buenaventura, Valle del Cauca.

A través del acuerdo No. 03 del 2001 se estableció la construcción del proyecto de ciudad mediante el Pacto Colectivo por el municipio de Buenaventura. En el marco del desarrollo se visiona al territorio como un lugar geoestratégico, como el centro regional y nacional del pacífico a 15 años. Entre las actividades a desarrollar en el municipio están la pesquera, industrial, agroindustrial y de turismo ecológico, además, de las vinculadas con los servicios portuarios.

- En el artículo 9 del acuerdo se establece que dentro de sus políticas de desarrollo territorial están las asociadas con:
  - ✓ Convertir a Buenaventura en centro de integración regional, articulado con la nación, la cuenca internacional del pacífico y el resto del mundo.
  - ✓ Conservación y aprovechamiento racional del capital natural para el desarrollo socioeconómico, cultural, territorial y ambiental del municipio.
  - ✓ Crear condiciones para el desarrollo portuario y el emplazamiento de industrias a través de la Zona Económica Especial de Exportación.
- El artículo 10 del acuerdo señala algunos objetivos generales tendientes a posesionar a Buenaventura como nodo portuario dentro del POT:
  - ✓ "Convertir a Buenaventura en la cuenca internacional del Pacífico colombiano". Para esto requiere de:

Acciones que buscan:

- Apoyar la conformación de la Región del Pacífico, como entidad territorial de especiales características y potencialidades ambientales y culturales.
- Cualificación y promoción del capital social, humano y étnico del municipio para su integración a la economía local, regional e internacional.
- Construcción y mejoramiento del sistema de equipamientos para los servicios de transporte.

- Promover el Municipio como opción de desarrollo con criterios de racionalidad ambiental, ampliando las oportunidades para la población:

Acciones por desarrollar:

- Fomento al aprovechamiento racional de la fauna, flora y los ecosistemas acuáticos, terrestres y los valores escénicos naturales.
- Promoción y realización de manera concertada en asocio con las universidades, centros de investigación y comunidades, de estudios e investigaciones sobre la biodiversidad.

- Que Buenaventura se convierta en ciudad portuaria y abierta a la producción limpia, con el fin de consolidar la inserción de Colombia en los mercados internacionales, y hacer de la ciudad un centro que ofrezca posibilidades de asentamiento a los sectores productivos nacionales y extranjeros.

Acciones por desarrollar:

- Impulsar, organizar y establecer las condiciones para operacionalizar y hacer realidad la zona económica especial de exportación y su articulación con las demás políticas de desarrollo territorial, tanto local como nacional.
- Establecer en conjunto con el Gobierno central una instancia de promoción y seguimiento a los objetivos y realizaciones de la Zona Económica Especial y de Exportación para su continuo fortalecimiento.
- Gestionar ante el Gobierno nacional, la formulación y ejecución de un Plan de Desarrollo Integral para Buenaventura.

Dentro del Parágrafo segundo señala que:

> (…) que adopta el Plan de ordenamiento territorial y en un plazo no mayor a tres años y junto con la gobernación del Valle del Cauca, gestionarán ante el Gobierno nacional y las instituciones internacionales, la formulación y ejecución de Un Plan de Desarrollo Integral para Buenaventura. (p.8)

Dentro de esta visión que concibe el territorio de Buenaventura en el POT se observan muchos vacíos institucionales y de planeación territorial pues no profundizan en cada una de las vocaciones con las cuales se le da una identidad al municipio. Se carece de un diagnóstico que pueda mostrar en cada una de las vocaciones cómo se integra o se articula con la potencialidad de que la ciudad tenga un puerto con gran importancia regional, nacional y mundial.

En este sentido, el Comité Intergremial e Interempresarial de Buenaventura-CIIB (2019), a través de sus lineamientos en las “Orientaciones Estratégicas POT/POD Modernos”, considera que en Buenaventura se plantea un modelo de desarrollo desarreglado con poco control, porque en materia de conectividad e infraestructura es necesario que la institucionalidad local pueda abordar un plan vial que favorezca el bienestar territorial y que no se enfoque en un solo medio de transporte.

Es necesario considerar otras alternativas para descongestionar la ciudad y poder brindarle al sector turístico y rural facilidades de acceso a los diferentes lugares del distrito. De ese modo, el fortalecimiento económico y social no se centra en un único espacio donde solo se favorece a las empresas o inversionistas, sino lugar una cobertura para toda la población, a la vez que se acompañe con infraestructura tecnológica y de medios de telecomunicación.

El Comité Intergremial e Interempresarial de Buenaventura-CIIB identifica serios problemas normativos porque en el Distrito no existe claridad legal con el uso del suelo y la pertenencia. Resulta confuso lo decretado constitucionalmente contra las órdenes de nivel local, departamental y nacional. Otro aspecto al que se le debe prestar atención y debe ser definido es el relacionado con la Ley 70, pues no existen claridades en relación con la zonificación de lo urbano y lo rural.

Por otro lado, el CIIB señala que la vocación productiva del distrito es clara cuando se reconoce al territorio con unas potencialidades como portuarias, turísticas, biodiverso e industrial; sin embargo, no existe concordancia y vínculos entre sí, sino que solamente se ha centrado en lo portuario, limitando el aprovechamiento en otros aspectos.

El CIIB plantea como estrategia el fortalecimiento institucional, y enfatiza en dos componentes claves, el desarrollo social y el empoderamiento de la instancia mayor del territorio, la alcaldía distrital. Cabe menciona que una de las mayores falencias radica en que, si bien, en el orden nacional Buenaventura tiene importancia como puerto, carece de una instancia que, como entidad visible, sirva de interlocutor ante las necesidades del territorio y que genere políticas para su bienestar. En ese orden de ideas, es indispensable la capacitación a los funcionarios públicos del Distrito para que asuman la defensa de las comunidades y propongan políticas que resuelvan las necesidades existentes en el territorio.

4.7.9 Plan Maestro 2050: Buenaventura proyectada desde la lógica del foráneo.

El Plan Maestro 2050 de Castro, Insuasty, Arroyo, Estany, Gallo *et al.* (2015) es una estrategia política que nace bajo el Programa de "Ciudades Emblemáticas[12]" propone, a través de la planificación estratégica del territorio, la identificación de proyectos que se alimenten del potencial activo laboral, las capacidades humanas, culturales, eco turísticas y económicas", una idea de "progreso, sostenibilidad, competitividad y calidad de vida".

Bajo el desarrollo de enfoques como:

- **Buenaventura viva:** social, cultural y deportivo: recoge iniciativas en temas sociales, culturales y deportivos, y se destaca la construcción a corto plazo de la Escuela de Artes Fernando Montaño (p. 23).
- **Buenaventura activa:** promoción económica: recoge todo lo relativo a la promoción económica (excluyendo la parte logístico-portuaria) como temas de empleo, apoyo a empresas y promoción de la ciudad. En este ámbito, se destaca el necesario reposicionamiento de la marca Buenaventura, el desarrollo de programas de formación para el personal del sector turístico o la función pública, y la creación de una red Wifi en los locales de concurrencia pública de la ciudad (p. 23).
- **Buenaventura territorial:** urbanismo, infraestructura y medio ambiente: se programan las intervenciones para la reconstrucción de calles y avenidas principales y la construcción de nuevas vías, el desarrollo de nuevas urbanizaciones, la recuperación de esteros, y como grandes equipamientos se plantean una central multimodal de transporte, una importante central de abastos, y la relocalización de los muelles de cabotaje. Importante es la creación de un predial que permita el control fiscal del suelo y la creación de una unidad de apoyo al Distrito que refuerce en la gestión del conjunto de proyectos a promover (p. 24).
- **Buenaventura logística y portuaria:** competitividad e integración regional: proyecta el conjunto de actividades ligadas al tráfico comercial internacional y a la logística portuaria.

[12] Se entiende como aquella que busca el mejoramiento de la calidad de vida a sus habitantes, que reduce los índices de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), que mitiga sus impactos sobre el medio ambiente, y que cuenta con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para mantener su crecimiento económico equilibrado para llevar a cabo sus funciones urbanas con una amplia participación ciudadana.

Se destaca la creación de la Autoridad Única Portuaria. El documento se complementa con la valoración económica de las iniciativas y el desarrollo de una propuesta para la organización e institucionalización del plan. Para finalizar, además de animarlos a bucear entre dibujos y fotografías y a leer los textos, es fundamental reiterar que la apuesta por Buenaventura de Esteyco y del equipo que desarrolló el plan, e insistir en la necesidad de desarrollar trabajos de planeación en las ciudades colombianas como forma de abrir la puerta al progreso (p. 24).

- **Buenaventura Institucional:** Creación de una estructura institucional (Consorcio Público) para la concertación política del plan maestro. Creación de estructuras de gestión para los distintos ejes estratégicos del plan maestro. Creación de la estructura de la unidad de apoyo al Distrito de Buenaventura. Autoridad portuaria unificada. Veeduría institucional a la gestión pública local: Buenaventura cómo vamos. (p.144)

Por otra parte, el Plan Maestro señala que una de las principales problemáticas ambientales obedece a "la actividad portuaria en la ciudad (de comercio internacional y de cabotaje, pesca, y explotación de la madera), la falta de vías de acceso interregional, los problemas de sedimentación y contaminación de la bahía y el fenómeno de los flujos migratorios regionales y la carga de población flotante" (p.82).

A esto se le suma el transporte de mercancía por la única vía que tiene el Distrito Especial entre el territorio y el país, generando contaminación atmosférica y sónica a través de los tractocamiones. Además, se reconocen "los riesgos por accidentes, el deterioro de las vías, la congestión vehicular, la trepidación y el incremento del volumen de hidrocarburos usados" (p. 82). Se evidencia una estrecha relación de las problemáticas ambientales con la actividad portuaria.

Por otra parte, otro escenario de agudización de las problemáticas ambientales es la afluencia de turistas que llegan a Buenaventura en diferentes temporadas debido a que existe aumento de residuos sólidos, la demanda de los servicios públicos y la operacionalización del sistema de transporte. El territorio cuenta con una incorrecta gestión ambiental porque existen acciones descoordinadas entre la institucionalidad y el sector privado que solo ven en Buenaventura como un puerto y no como una ciudad. Se carece de información detallada sobre los indicadores que permitan tener un panorama global sobre situaciones atmosféricas, el agua, el suelo, el paisaje, la vegetación y la fauna; esto se convierte un problema serio para la administración distrital.

Otro aspecto que complejiza la situación ambiental según el Plan Maestro 2050 es la poca disponibilidad de recursos técnicos y financieros destinados a la gestión ambiental, el desconocimiento de la política de gestión ambiental, la poca legitimidad de las autoridades ambientales y la carencia de normativas para la conservación y preservación de la biodiversidad.

Los problemas de contaminación se dan por hidrocarburos procedentes de la navegación, y por vertidos y emisores de aguas residuales a los drenajes naturales, la bahía y los esteros, y por la disposición de residuos sólidos y aguas residuales.

La identificación de la matriz DOFA elaborada por (Castro *et al.* 2015, p. 110) demuestra lo siguiente:

Debilidades

- Altos índices de pobreza, desempleo, delincuencia, debilidad de las instituciones. Baja esperanza de vida.
- Bajo nivel de desarrollo económico y de competitividad del territorio.
- Dimensión del territorio que dificulta la gestión. Mala conectividad.
- Plan de Ordenamiento Territorial vigente: no tiene un modelo de referencia o tesis de proyecto urbano. Los espacios y equipamientos no se asignan con sentido de servicio a la población. Suelo urbano no estructurado.
- Servicios públicos y domiciliarios precarios, especialmente acueducto y alcantarillado. No hay depuradora ni depósito sanitario.
- Deficiente gestión ambiental municipal.

Oportunidades

- La unificación de las terminales portuarias bajo una misma autoridad permitiría racionalizar funcionamiento y servicios.
- Zonas francas, ZEE, comercio con Asia, Alianza del Pacífico, TLC con Estados Unidos, conexión bioceánica, ampliación del canal de Panamá: incrementará la capacidad de crecimiento industrial, portuario y logístico de la ciudad.
- Postulación de Buenaventura como «Capital de la Alianza del Pacífico».

- Nombramiento de Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Eco turístico, para una mayor autonomía y capacidad de gestión.
- Acciones de RSE para el apoyo a la formación y al cuidado del medio ambiente.
- En la actualidad Chile y Perú están compitiendo por establecer en sus costas megapuertos que, interconectados a corredores bioceánicos, se transformen en la puerta de entrada al Asia.
- Contribuir a disminuir el cambio climático.
- Responder a los intereses internacionales en la conservación de zonas tropicales.
- Proporcionar medicamentos naturales y productos secundarios de los bosques.
- Responder a la creciente demanda internacional sobre ecoturismo y turismo sostenible.
- Posible instalación de gaseoducto y oleoducto del Pacífico para la exportación de petróleo colombiano y venezolano hacia mercados asiáticos.

Fortalezas

- Puerto colombiano con muy buena localización geoestratégica hacia el comercio regional y con el bloque asiático. Una de las bahías más seguras para el arribo y partida de barcos de gran calado.
- Puerto por donde se da más del 70 % del intercambio del país.
- Reconocimiento sobre la necesidad de un instrumento de planificación territorial de largo plazo que integre las ventajas de Buenaventura y sus posibilidades de desarrollo con criterios de sostenibilidad ambiental, urbana, económica y social: plan maestro.
- Desarrollo del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial.
- Gran apoyo institucional a la transformación del distrito.
- Diversidad y riqueza cultural de las comunidades negras e indígenas (población afrocolombiana de 88,5 %). Comunidades organizadas para hacer consultas previas de proyectos de infraestructura.
- Alta biodiversidad y endemismo: declaración de Distrito Especial y Biodiverso. Territorio inserto dentro de una reserva forestal de bosques húmedos tropicales y bosques inundables.

Amenazas

- Desarrollo de las ciudades portuarias que suponen una competencia en la región del Pacífico.
- Déficit de infraestructuras que vinculan a Buenaventura con su entorno regional y nacional próximo.
- Alta vulnerabilidad de la zona a fenómenos geológicos (terremotos, tsunamis, etcétera) y medio ambiente amenazado por actividad urbana, portuaria y rural.
- Economía irregular (por el tráfico de drogas) y conflictos armados que producen economía informal y desplazamientos de población.
- Riesgo de contaminación por manejo y traslado de combustibles para abastecer la región.
- Posibles incompatibilidades en el uso del suelo por ocupación en zonas de riesgo.

El modelo de ciudad para el plan maestro es:

Social

- Fortaleza institucional.
- Cultura urbana y social.
- Modelo urbano cohesionado.

Económico

- Equilibrio urbano-rural.
- Redistribución de la riqueza.
- Integración socioeconómica y territorial.
- Puerto generador de riqueza.
- Diversidad de actividades económicas.

Ambiental

- Protección ambiental.
- Atracción turística.
- Desarrollo de la riqueza del bosque y el mar.

Fases de intervención del plan maestro 2050

Periodo 2015-2018

- Malecón Bahía de la Cruz (a)
- Áreas de desarrollo preferente (a y b)
- Proyecto de urbanización e infraestructuras de la zona de expansión de actividades productivas (a)
- Rehabilitación de vías (a y b)
- Creación de conectores ecológicos (a, b, c y d)
- Eje Transversal aeropuerto-EGES (a)
- Proyecto de transformación del sector del puente de El Piñal (a)
- Intercambiador modal
- Central de abastos
- Transformación del eje Simón Bolívar (a y b)

Periodo 2019-2022

- Malecón Bahía de la Cruz (b)
- Áreas de desarrollo preferente (c, d, e, f y g)
- Proyecto de urbanización e infraestructuras de la zona de expansión de actividades productivas (b)
- Rehabilitación de vías (c)
- Creación de conectores ecológicos (e, f y g)
- Nueva vía paisajística y proyecto del parque lineal de la ronda del estero San Antonio (a)
- Eje Transversal aeropuerto-EGES (b)
- Nuevas vías
- Nuevo muelle de cabotaje
- Reordenación del cabotaje
- Transformación del eje Simón Bolívar (c)
- Recuperación de zonas verdes como espacio público

Periodo 2023-2026

- Malecón Bahía de la Cruz (c)

- Áreas de desarrollo preferente (h, i, j, k, l y m)
- Proyecto de urbanización e infraestructuras de la zona de expansión de actividades productivas (c y d)
- Rehabilitación de vías (d, e y f)
- Creación de corredores verdes (e, f y g)
- Nueva vía paisajística y proyecto del parque lineal de la ronda del estero San Antonio 11 Nuevos viales

Periodo 2027-2038

- Malecón Bahía de la Cruz (d)
- Áreas de desarrollo preferente (n, o, p, q, r, s, t, u, v y w)
- Proyecto de urbanización e infraestructuras de la zona de expansión de actividades productivas (c y d)
- Rehabilitación de vías (g, h y i)
- Creación de conectores ecológicos (k y l)
- Nueva vía paisajística y proyecto del parque lineal de la ronda del estero San Antonio (c, d y e)
- Eje Transversal aeropuerto-EGES (c)
- Nuevas vías, 16 vías para la conexión de los centros de actividades hoteleras, de ocio, recreativos y comerciales con el aeropuerto
- Aeropuerto
- Acceso del ferrocarril a la zona portuaria y logística (a)

Periodo 2039-2050

- Áreas de desarrollo preferente (x, y, z, aa, bb, cc y dd)
- Proyecto de urbanización e infraestructuras de la zona de expansión de actividades productivas (f)
- Proyecto de transformación del sector del puente de El Piñal (b)
- Nuevo muelle de cabotaje
- Puerto cívico. Recuperación de la isla de Cascajal y de los usos portuarios compatibles
- Nuevo eje vial logístico-infraestructural
- Acceso del ferrocarril a la zona portuaria y logística (a)
- Puerto industrial. (Castro *et al.* 2015, p. 147)

No se logra dimensionar que es un territorio construido por sus habitantes. Ellos continúan encarcelados y sometidos a los procesos de barbarie, crueldad y salvajismo por foráneos que la estructuran y planifican a espalda de sus comunidades. El Plan Maestro 2050 no es otra cosa que preparar a Buenaventura para que siga siendo saqueada como en años anteriores, pero esta vez de una manera más amistosa.

El máster plan sigue fomentando relaciones de separación del distrito con su gente. Porque pese a que identifica toda una serie de necesidades ambientales, culturales, sociales y económicas. La puesta en escena sigue siendo el desalojo forzado de la gente porque la actividad portuaria debe crecer para el beneficio de otros. Ver la manera como se concibe el territorio, es saber que vamos a tener que seguir viendo toda una serie de monstruosidades que han generado las construcciones de los puertos.

El Estado es permisivo, las acciones violentas son legalizadas bajo diferentes modalidades y argumentadas, con un discurso y decisiones políticas que van en contra de todas las normas constitucionales de los derechos individuales y colectivos de las comunidades.

Es inadmisible que se diga que Buenaventura pertenece a la esfera de lo global, pero sus comunidades sufren brechas enormes de violencia e inequidad, que en nada reflejan los supuestos beneficios de tener territorio en la esfera mundial. Ver diseñado el territorio implica que las comunidades continúan siendo sometidas y desamparadas.

4.7.10 Plan de Desarrollo “Buenaventura con dignidad” 2020-2023

El PDD, 2020-2023 (2020) en el marco del diagnóstico en materia del plan de ordenamiento se identifica serias problemáticas en el tema ambiental y territorial que obedecen a una violencia socio-política, marginación, exclusión y discriminación con el territorio y su gente. Para el PDD el territorio enfrenta diferentes dificultades en las que se plantean lo siguiente:

- **Debilidad institucional**

No hay gobernabilidad en el territorio y esto genera desconexión de los procesos, no existen políticas públicas para abordar los problemas ambientales que causan diferentes actividades comerciales, las consultas previas no son aplicadas de acuerdo con lo estipulado por la norma y como resultado se tiene una repetida violación de los derechos humanos, dificultando la garantía de las comunidades al "buen vivir".

- **Plan de Ordenamiento Territorial**

El ordenamiento territorial es incongruente debido a que se ha realizado en desarticulación a las leyes y normas que se establecen desde la institucionalidad y, además, no está articulado con la manera como las comunidades han percibido y construido el territorio.

- **Debilidad de las instituciones ambientales**

Está relacionada con la debilidad institucional debido a que no existe aplicación de normas y herramientas que conlleven a un trabajo ambiental serio para su cuidado. Además, se carece de una política ambiental que contemple presupuestos, conceptos, procedimientos etc.

Hoy las comunidades viven los impactos de la pérdida de sus conocimientos tradicionales, la degradación, deforestación y contaminación hídrica porque existe una dependencia entre la oferta ambiental y la subsistencia del ser en relación a lo que ofrece el medio.

Por consiguiente, la pérdida de territorio pone en juego la calidad de vida de las comunidades, porque, sin territorio no hay vida y por consiguiente la esperanza de la mejora territorial también se dificulta.

- **La actividad portuaria**

El PDD advierte que la existencia de los puertos y la construcción del puerto de Aguadulce y los que faltan por construir como, el del río Dagua, están ocasionando problemáticas muy complejas a las cuales ninguna autoridad le está dando la debida importancia. Dichas problemáticas están asociadas con la contaminación ocasionada por la remoción producto del dragado y el todo tipo del derivado del petróleo que se vierten al río.

A esto se suma la alteración de los ecosistemas, pérdida de la biodiversidad, pérdida de las diferentes especies, incluidos los peces, aumento de especies en peligro de extinción y la fragmentación del sistema productivo.

- Programas ambientales y transporte de la "Buenaventura con Dignidad"
- Conservación de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos.
- Gestión integral del recurso hídrico.
- Gestión de la información y el conocimiento ambiental.
- Ordenamiento Ambiental Territorial.
- Infraestructura red vial regional.
- Infraestructura de transporte fluvial.

4.7.11 Pacto por Colombia 2018-2022- "Pacto Región Pacífico": Diversidad para la equidad, la convivencia pacífica y el desarrollo sostenible

En el Plan Nacional de Desarrollo, 2018-2022 (2019) el Gobierno reconoce el potencial logístico que tiene la región pacífica, a través de la importancia que tiene el puerto de Buenaventura para el país, sin embargo, señala que existe unas brechas multidimensionales que se deben atender:

(i) la deficiente conectividad espacial que dificulta la integración de la región y eficiencia del sistema portuario y logístico; (ii) la baja cobertura en servicios públicos que afecta el bienestar de la población, especialmente la que habita en zonas rurales del litoral; (iii) la baja generación de valor agregado, que conlleva al desaprovechamiento de las ventajas competitivas de la región; y, (iv) la creciente degradación de los ecosistemas y el bajo aprovechamiento de la riqueza ambiental.

Pese a las dificultades socioeconómicas el Valle del Cauca le aporta el 71 % del PIN; no obstante, señalan que existen serias restricciones para su desarrollo por la falta de conectividad e infraestructura en el transporte. A parte de la deficitaria cobertura de servicios básicos.

El Pacto por Colombia resalta la importancia que tiene Buenaventura para el mundo, debido que a través del puerto se movilizan 13,8 toneladas de la carga internacional. Es por esta razón que dentro de los proyectos que se contemplan para la ciudad está, mejorar la provisión de servicios públicos, fortalecer la conectividad y las actividades portuarias y logísticas, tan importantes para optimizar las tareas llevadas a cabo por el Puerto de Buenaventura.

FonBuenaventura, de acuerdo con lo señalado en el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2023 "Buenaventura Digna" fue escenario de una de las manifestaciones más significativas (sin desconocer las protestas de 1964 y 1998) que se realizó en el Distrito en 2017, a través del paro cívico en el que participaron 120 organizaciones sociales, gremiales, étnicas, populares etc. Esta movilización ciudadana duró 30 días, del 6 de mayo a 6 de junio del 2017; fue el grito desesperado de unos habitantes que le solicitaban soluciones urgentes al Gobierno sobre la "emergencia social, ambiental y de violencia" que atravesaba el distrito (Ver Fotografía 1).

Fotografía 5. Protesta de la comunidad de Buenaventura

Protesta de la comunidad de Buenaventura.
Fuente: Mbomío, 2017

4.8 Protesta social y diálogos

4.8.1 Reunión entre comunidad y gobierno

La protesta social buscaba romper con las viejas estructuras de exclusión, discriminación y pobreza a la que son sometidas las comunidades que, pese a tener un puerto de gran importancia internacional, está desarticulado de las necesidades de la gente. El paro logró llamar la atención del

Gobierno porque se bloqueó la vía que conecta al puerto con el resto del país, se cerraron las actividades comerciales y los intereses del sector capitalista.

Luego de un pliego de exigencias y peticiones por parte del Comité del Paro Cívico se lograron establecer 264 acuerdos, correspondiente a las mesas de Derechos Humanos, Garantías y Protección; Acceso a la Justicia, Víctimas, Protección y Memoria; Productividad y Empleo; Cultura, Recreación, Deporte, Juventud y Género; Territorio, Vivienda e Infraestructura; Ambiente, Salud, Educación y Saneamiento Básico y Agua Potable (Fotografía 6).

Fotografía 6. Reunión entre comunidad y gobierno

Diálogos entre el comité y el gobierno departamental y nacional.
Fuente: Semana Rural, 2018

De acuerdo con la Ley 1872 FonBuenaventura tendrá una vigencia de 10 años, prorrogables para atender todo lo relacionado con los programas, estrategias y proyectos de las líneas de acción mencionadas. Por otro lado, el órgano del fondo está integrado por una Junta Administradora del Fondo y un Director Ejecutivo. Los recursos del fondo se recaudan a través de:

> 1. Las partidas que se le asignen e incorporen en el Presupuesto General de la Nación o recursos del crédito. 2. El gobierno departamental del Valle del Cauca y el gobierno distrital de Buenaventura, podrán concurrir y aportar recursos propios y/o de destinación específica que cumplan con el objeto y la destinación del gasto, para la cofinanciación de proyectos estratégicos que se encuentren financiados con recursos del Fondo para el Desarrollo Integral del Distrito de Buenaventura (Fonbuenaventura). 3. Los recursos derivados de las operaciones de financiamiento con entidades multilaterales de crédito, entidades de fomento y gobiernos, que celebre la nación con destino al Patrimonio Autónomo. 4. Las donaciones que reciba, tanto de origen nacional como internacional, con el propósito de desarrollar su objeto. 5. Los recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsables. 6. Los demás recursos que obtenga o se le asignen a cualquier título. (Ley 1872 del 2017, art. 5)

El acuerdo que se firmó entre las partes está relacionado con:

Constitución por ley de un fondo de patrimonio autónomo para la implementación de un plan especial de desarrollo integral de Buenaventura, a 10 años.

- Acompañamiento del Gobierno nacional al Gobierno distrital para la reglamentación de la ley del distrito y la formulación del POT distrital, garantizando el derecho fundamental a la consulta previa y/o a la participación.
- Clarificación de la situación jurídica de los territorios del distrito de Buenaventura. - Realización de inversiones prioritarias en obras por valor de 1 billón 592 mil 614 millones de pesos.
- Continuidad del trabajo en las mesas instaladas durante el proceso de diálogo y negociación, para el seguimiento a la implementación de los acuerdos del paro en las siguientes temáticas: territorio, vivienda e infraestructura; salud; productividad y empleo; medio ambiente; agua, saneamiento básico y servicios públicos; educación; cultura, recreación, deporte, género y generación; acceso a la justicia, protección y víctimas; derechos humanos, garantías y protección; mecanismos de financiamiento e implementación. (PDD; 2020-2023, p. 230)

Dentro de los avances en materia del Fondo para el Desarrollo Integral del Distrito de Buenaventura-FonBuenaventura ya se inició con la construcción del Plan Especial de Desarrollo Integral de Buenaventura-PIEDB, este plan va a diez años y con él se quiere atender todas las necesidades que tiene el Distrito.

4.8.2 El surgimiento del Establecimiento Público Ambiental vs Planificación Ambiental en el Distrito Especial, industrial, portuario, biodiverso y ecoturístico de Buenaventura.

De acuerdo con lo establecido en el Acuerdo No.034 del 2014 (Consejo Distrital de Buenaventura) el Establecimiento Público Ambiental-EPA, fue creado como Autoridad Ambiental del Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Eco turístico. En el artículo 3 del acuerdo señala que su creación:

> Creación del Establecimiento Público Ambiental del Distrito de Buenaventura-EPA, como un establecimiento público, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa, encargado de ejercer funciones de autoridad ambiental en los términos del artículo 66 de la Ley 99 de 1993 dentro del perímetro urbano y suburbano del Distrito Especial de Buenaventura.
>
> Su competencia se estable en el art. 66 de la Ley 99 de 1993 en materia de:
>
> Competencias de Grandes Centros Urbanos. Los municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana fuere igual o superior a un millón (1’000.000) de habitantes ejercerán dentro del perímetro urbano las mismas funciones atribuidas a las Corporaciones Autónomas Regionales, en lo que fuere aplicable al medio ambiente urbano. Además de las licencias ambientales, concesiones, permisos y autorizaciones que les corresponda otorgar para el ejercicio de actividades o la ejecución de obras dentro del territorio de su jurisdicción; las autoridades municipales, distritales o metropolitanas tendrán la responsabilidad de efectuar el control de vertimientos y emisiones contaminantes, disposición de desechos sólidos y de residuos tóxicos y peligrosos, dictar las medidas de corrección o mitigación de daños ambientales y adelantar proyectos de saneamiento y descontaminación
>
> La función del EPA lo direcciona el art. 63 de la Ley 99 de 1993: Principios normativos generales. A fin de asegurar el interés colectivo de un medio ambiente sano y adecuadamente protegido, y de garantizar el manejo armónico y la integridad del patrimonio natural de la nación, el ejercicio de las funciones en materia ambiental por parte de las entidades

territoriales, se sujetará a los principios de armonía regional, gradación normativa y rigor subsidiario definidos en el presente artículo. En este mismo artículo se resaltan otros principios como los que se expresan en la Tabla 4:

Tabla 4. Principios del art. 63 de la Ley 99 de 1993

Principios	Características
Principio de armonía regional	Los departamentos, los distritos, los municipios, los territorios indígenas, así como las regiones y provincias a las que la ley diere el carácter de entidades territoriales, ejercerán sus funciones constitucionales y legales relacionadas con el medio ambiente y los recursos naturales renovables, de manera coordinada y armónica, con sujeción a las normas de carácter superior y a las directrices de la Política Nacional Ambiental, a fin de garantizar un manejo unificado, racional y coherente de los recursos naturales que hacen parte del medio ambiente físico y biótica del patrimonio natural de la nación.
Principio de gradación normativa.	En materia normativa las reglas que dicten las entidades territoriales en relación con el medio ambiente y los recursos naturales renovables respetarán el carácter superior y la preeminencia jerárquica de las normas dictadas por autoridades y entes de superior jerarquía o de mayor ámbito en la comprensión territorial de sus competencias. Las funciones en materia ambiental y de recursos naturales renovables, atribuidas por la Constitución Política a los departamentos, municipios y distritos con régimen constitucional especial, se ejercerán con sujeción a la ley, los reglamentos y las políticas del Gobierno nacional, el Ministerio del Medio Ambiente y las Corporaciones Autónomas Regionales
Principio de rigor subsidiario	Las normas y medidas de policía ambiental, es decir, aquéllas que las autoridades medioambientales expidan para la regulación del uso, manejo, aprovechamiento y movilización de los recursos naturales renovables, o para la preservación del medio ambiente natural, bien sea que limiten el ejercicio de derechos individuales y libertades públicas para la preservación o restauración del medio ambiente, o que exijan licencia o permiso para el ejercicio de determinada actividad por la misma causa, podrán hacerse sucesiva y respectivamente más rigurosas, pero no más flexibles, por las autoridades competentes del nivel regional, departamental, distrital o municipal, en la medida en que se desciende en la jerarquía normativa y se reduce el ámbito territorial de las competencias, cuando las circunstancias locales especiales así lo ameriten, en concordancia con el artículo 51 de la presente Ley

Fuente: Elaboración propia con base en la Ley 99 de 1993

En el artículo 4 del Acuerdo 034 instituye la misión del EPA es:

Liderar, gestionar y garantizar el manejo sostenible de los recursos naturales renovable y del ambiente, así como de la preservación y conservación de los ecosistemas presentes en el ámbito de su jurisdicción, con el fin de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población y la competitividad del distrito.

Por otra parte, el acuerdo también señala que su jurisdicción corresponde al área urbana y suburbana del distrito especial. Entre las funciones que se establecen para el EPA (Ver Tabla 5) son las relacionadas en los artículos 31 y 66 de la Ley 99 de 1993

.

Tabla 5. Funciones para el EPA

Funciones del Establecimiento Público Ambiental	
1_Ejecutar las políticas, planes y programas nacionales en materia ambiental definidos por la ley aprobatoria del Plan Nacional de Desarrollo y del Plan Nacional de Inversiones o por el Ministerio del Medio Ambiente, así como los del orden regional que le hayan sido confiados conforme a la ley, dentro del ámbito de su jurisdicción.	17_Imponer y ejecutar a prevención y sin perjuicio de las competencias atribuidas por la ley a otras autoridades, las medidas de policía y las sanciones previstas en la ley, en caso de violación a las normas de protección ambiental y de manejo de recursos naturales renovables y exigir, con sujeción a las regulaciones pertinentes, la reparación de los daños causados.
2_Ejercer la función de máxima autoridad ambiental en el área de su jurisdicción, de acuerdo con las normas de carácter superior y conforme a los criterios y directrices trazadas por el Ministerio del Medio Ambiente.	18_Ordenar y establecer las normas y directrices para el manejo de las cuencas hidrográficas ubicadas dentro del área de su jurisdicción, conforme a las disposiciones superiores y a las políticas nacionales.
3_Promover y desarrollar la participación comunitaria en actividades y programas de protección ambiental, de desarrollo sostenible y de manejo adecuado de los recursos naturales renovables.	19_Promover y ejecutar obras de irrigación, avenamiento, defensa contra las inundaciones, regulación de cauces y corrientes de agua, y de recuperación de tierras que sean necesarias para la defensa, protección y adecuado manejo de las cuencas hidrográficas del territorio de su jurisdicción, en coordinación con los organismos directores y ejecutores del Sistema Nacional de Adecuación de Tierras, conforme a las disposiciones legales y a las previsiones técnicas correspondientes.
4_Coordinar el proceso de preparación de los planes, programas y proyectos de desarrollo medio ambiental que deban formular los diferentes organismos y entidades integrantes del Sistema Nacional Ambiental -SINA- en el área de su jurisdicción y en especial, asesorar a los departamentos, distritos y municipios de su comprensión territorial en la definición de los planes de desarrollo ambiental y en sus programas y proyectos en materia de protección del medio ambiente y los recursos naturales renovables, de manera que se asegure la armonía y coherencia de las políticas y acciones adoptadas por las distintas entidades territoriales	20_Ejecutar, administrar, operar y mantener en coordinación con las entidades territoriales, proyectos, programas de desarrollo sostenible y obras de infraestructura cuya realización sea necesaria para la defensa y protección o para la descontaminación o recuperación del medio ambiente y los recursos naturales renovables
5_Participar con los demás organismos y entes competentes en el ámbito de su jurisdicción en los procesos de planificación y ordenamiento	21_Adelantar en coordinación con las autoridades de las comunidades indígenas y con las autoridades de las tierras habitadas

Funciones del Establecimiento Público Ambiental	
territorial a fin de que el factor ambiental sea tenido en cuenta con las decisiones que se adopten	tradicionalmente por comunidades negras a que se refiere la Ley 70 de 1993, programas y proyectos de desarrollo sostenible y de manejo, aprovechamiento, uso y conservación de los recursos naturales renovables y del medio ambiente
6_Celebrar contratos y convenios con las entidades territoriales, otras entidades públicas y privadas y con las entidades sin ánimo de lucro cuyo objeto sea la defensa y protección del medio ambiente y los recursos naturales renovables, con el fin de ejecutar de mejor manera alguna o algunas de sus funciones cuando no correspondan al ejercicio de funciones administrativas	22_Implantar y operar el Sistema de Información Ambiental en el área de su jurisdicción, de acuerdo con las directrices trazadas por el Ministerio del Medio Ambiente.
7_Promover y realizar conjuntamente con los organismos nacionales adscritos y vinculados al Ministerio del Medio Ambiente, y con las entidades de apoyo técnico y científico del Sistema Nacional Ambiental -SINA-, estudios e investigaciones en materia de medio ambiente y recursos naturales renovables.	23_Realizar actividades de análisis, seguimiento, prevención y control de desastres, en coordinación con las demás autoridades competentes, y asistirlas en los aspectos medioambientales en la prevención y atención de emergencias y desastres; adelantar con las administraciones municipales o distritales programas de adecuación de áreas urbanas en zonas de alto riesgo, tales como control de erosión, manejo de cauces y reforestación.
8_Asesorar a las entidades territoriales en la formulación de planes de educación ambiental formal y ejecutar programas de educación ambiental no formal, conforme a las directrices de la política nacional	24_Transferir la tecnología resultante de las investigaciones que adelanten las entidades de investigación científica y de apoyo técnico del nivel nacional que forman parte del Sistema Nacional Ambiental -SINA- y prestar asistencia técnica a entidades públicas y privadas y a los particulares, acerca del adecuado manejo de los recursos naturales renovables y la preservación del medio ambiente, en la forma que lo establezcan los reglamentos y de acuerdo con los lineamientos fijados por el Ministerio del Medio Ambiente.
9_Otorgar concesiones, permisos, autorizaciones y licencias ambientales requeridas por la ley para el uso, aprovechamiento o movilización de los recursos naturales renovables o para el desarrollo de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente. Otorgar permisos y	25_mponer, distribuir y recaudar las contribuciones de valorización con que haya de gravarse la propiedad inmueble, por razón de la ejecución de obras públicas por parte de la corporación; fijar los demás derechos cuyo cobro pueda hacer conforme a la ley

Funciones del Establecimiento Público Ambiental	
concesiones para aprovechamientos forestales, concesiones para el uso de aguas superficiales y subterráneas y establecer vedas para la caza y pesca deportivo.	
10_Fijar en el área de su jurisdicción, los límites permisibles de emisión, descarga, transporte o depósito de sustancias, productos, compuestos o cualquier otra materia que puedan afectar el medio ambiente o los recursos naturales renovables y prohibir, restringir o regular la fabricación, distribución, uso, disposición o vertimiento de sustancias causantes de degradación ambiental. Estos límites, restricciones y regulaciones en ningún caso podrán ser menos estrictos que los definidos por el Ministerio del Medio Ambiente.	26_Asesorar a las entidades territoriales en la elaboración de proyectos en materia ambiental que deban desarrollarse con recursos provenientes del Fondo Nacional de Regalías o con otros de destinación semejante
11_Ejercer las funciones de evaluación, control y seguimiento ambiental de las actividades de exploración, explotación, beneficio, transporte, uso y depósito de los recursos naturales no renovables, incluida la actividad portuaria con exclusión de las competencias atribuidas al Ministerio del Medio Ambiente, así como de otras actividades, proyectos o factores que generen o puedan generar deterioro ambiental. Esta función comprende la expedición de la respectiva licencia ambiental. Las funciones a que se refiere este numeral serán ejercidas de acuerdo con el artículo 58 de esta ley.	27_Adquirir bienes de propiedad privada y los patrimoniales de las entidades de derecho público y adelantar ante el juez competente la expropiación de bienes, una vez surtida la etapa de negociación directa, cuando ello sea necesario para el cumplimiento de sus funciones o para la ejecución de obras o proyectos requeridos para el cumplimiento de las mismas, e imponer las servidumbres a que haya lugar, conforme a la ley.
12_Ejercer las funciones de evaluación, control y seguimiento ambiental de los usos del agua, el suelo, el aire y los demás recursos naturales renovables, lo cual comprenderá el vertimiento, emisión o incorporación de sustancias o residuos líquidos, sólidos y gaseosos a las aguas en cualquiera de sus formas, al aire o a los suelos, así como los vertimientos o emisiones que puedan causar daño o poner en peligro el normal desarrollo sostenible de los recursos naturales renovables o impedir u obstaculizar su empleo para otros usos. Estas funciones comprenden la expedición de las respectivas licencias ambientales, permisos, concesiones, autorizaciones y salvoconductos	28_Promover y ejecutar programas de abastecimiento de agua a las comunidades indígenas y negras tradicionalmente asentadas en el área de su jurisdicción en coordinación con las autoridades competentes.

Funciones del Establecimiento Público Ambiental	
13_Recaudar, conforme a la ley, las contribuciones, tasas, derechos, tarifas y multas por concepto del uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables, fijar su monto en el territorio de su jurisdicción con base en las tarifas mínimas establecidas por el Ministerio del Medio Ambiente	29_Apoyar a los concejos municipales, a las asambleas departamentales y a los consejos de las entidades territoriales indígenas en las funciones de planificación que les otorga la Constitución Nacional
14_Ejercer el control de la movilización, procesamiento y comercialización de los recursos naturales renovables en coordinación con las demás Corporaciones Autónomas Regionales, las entidades territoriales y otras autoridades de policía, de conformidad con la ley y los reglamentos; y expedir los permisos, licencias y salvoconductos para la movilización de recursos naturales renovables;	30_Las demás que anteriormente estaban atribuidas a otras autoridades, en materia de medio ambiente y recursos naturales renovables, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, en cuanto no pugnen con las atribuidas por la Constitución Nacional a las entidades territoriales, o sean contrarias a la presente ley o a las facultades de que ella inviste al Ministerio del Medio Ambiente
15_Administrar, bajo la tutela del Ministerio del Medio Ambiente, las áreas del Sistema de Parques Nacionales que ese Ministerio les delegue. Esta administración podrá hacerse con la participación de las entidades territoriales y de la sociedad civil	31_Sin perjuicio de las atribuciones de los municipios y distritos en relación con la zonificación y el uso del suelo, de conformidad por lo establecido en el artículo 313 numeral 7o. de la Constitución Nacional, las Corporaciones Autónomas Regionales establecerán las normas generales y las densidades máximas a las que se sujetarán los propietarios de vivienda en áreas suburbanas y en cerros y montañas, de manera que se protejan el medio ambiente y los recursos naturales. No menos del 70% del área a desarrollar en dichos proyectos se destinará a la conservación de la vegetación nativa existente
16_Reservar, alinderar, administrar o sustraer, en los términos y condiciones que fijen la ley y los reglamentos, los distritos de manejo integrado, los distritos de conservación de suelos, las reservas forestales y parques naturales de carácter regional, y reglamentar su uso y funcionamiento. Administrar las Reservas Forestales Nacionales en el área de su jurisdicción	

Fuente: Elaboración propia con base en la Ley 99 de 1993artículos 31 y 66

4.8.3 La función del Distrito en el marco de la Ley 99 de 1993

En el artículo 34 de la Ley 99 de 1993, se presentan los lineamientos que debe cumplir el Distrito Especial de Buenaventura en materia ambiental (Ver Tabla 6).

Tabla 6. Lineamientos en material ambiental Ley 99/93

Artículo 65 Ley 99/93	Promover y ejecutar programas y políticas nacionales, regionales y sectoriales en relación con el medio ambiente y los recursos naturales renovables; elaborar los planes, programas y proyectos ambientales municipales articulados a los planes, programas y proyectos regionales, departamentales y nacionales.
	Dictar con sujeción a las disposiciones legales reglamentarias superiores las normas necesarias para el control, la preservación y la defensa del patrimonio ecológico del municipio.
	Adoptar los planes, programas y proyectos de desarrollo ambiental y de los recursos naturales renovables, que hayan sido discutidos y aprobados a nivel regional, conforme a las normas de planificación ambiental de que trata la presente ley.
	Participar en la elaboración de planes, programas y proyectos de desarrollo ambiental y de los recursos naturales renovables a nivel departamental.
	Colaborar con las Corporaciones Autónomas Regionales en la elaboración de los planes regionales y en la ejecución de programas, proyectos y tareas necesarios para la conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables
	Ejercer, a través del alcalde como primera autoridad de policía con el apoyo de la Policía Nacional y en coordinación con las demás entidades del Sistema Nacional Ambiental -SINA-, con sujeción a la distribución legal de competencias, funciones de control y vigilancia del medio ambiente y los recursos naturales renovables, con el fin de velar por el cumplimiento de los deberes del Estado y de los particulares en materia ambiental y de proteger el derecho constitucional a un ambiente sano.
	Coordinar y dirigir, con la asesoría de las Corporaciones Autónomas Regionales las actividades permanentes de control y vigilancia ambientales que se realicen en el territorio del municipio o distrito con el apoyo de la fuerza pública, en relación con la movilización procesamiento, uso, aprovechamiento y comercialización de los recursos naturales renovables o con actividades contaminantes y degradantes de las aguas, el aire o el suelo.
	Dictar, dentro de los límites establecidos por la ley, los reglamentos y las disposiciones superiores, las normas de ordenamiento territorial del municipio y las regulaciones sobre usos del suelo.
	Ejecutar obras o proyectos de descontaminación de corrientes o depósitos de agua afectados por vertimientos del municipio, así como programas de disposición, eliminación y reciclaje de residuos líquidos y sólidos y de control a las emisiones contaminantes del aire.
	Promover, cofinanciar o ejecutar, en coordinación con los entes directores y organismos ejecutores del Sistema Nacional de Adecuación de Tierras y con las Corporaciones Autónomas Regionales, obras y proyectos de irrigación, drenaje, recuperación de tierras, defensa contra las inundaciones y regulación de cauces o corrientes de agua, para el adecuado manejo y aprovechamiento de cuencas y microcuencas hidrográficas.

Fuente: Elaboración propia con base en la Ley 99 de 1993artículos 34

4.8.4 Las responsabilidades del EPA, en el marco de la Ley 1617 del 2013

De acuerdo con la ley 1617 a la Autoridad Ambiental del Distrito se le confiere: (ver Tabla 7).

Tabla 7. Responsabilidad del EPA en materia ambiental

Art. 114	Del manejo, recuperación, fomento y conservación de los cuerpos de aguas y lagunas interiores. De conformidad con las políticas y regulaciones ambientales del orden constitucional y legal, el Concejo Distrital de Buenaventura, a iniciativa del alcalde distrital, expedirá las normas que reglamenten lo relativo a la recuperación sanitaria del sistema de caños y lagunas interiores de la ciudad, mediante acuerdo que deberá adoptarse en coordinación con la Dirección General Marítima y las autoridades ambientales con jurisdicción en el Distrito de Buenaventura.
Art. 125	En las áreas de Parques Nacionales Naturales ubicadas en jurisdicción del distrito, podrán desarrollarse, además de las previstas en la normativa ambiental vigente, actividades ecoturísticas que garanticen la conservación ecológica, prevengan el deterioro ambiental, protejan el ecosistema y que procuren el mantenimiento de la biodiversidad e integridad del ambiente, de acuerdo con la capacidad de carga de los ecosistemas.
Art. 127	Con la finalidad de garantizar la protección, recuperación y conservación de la biodiversidad, el Ministerio de Ambiente, la autoridad ambiental creada en el marco de esta ley, la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, la Universidad del Pacífico, la Universidad del Valle, el lnvemar, el IlAP, y la Dimar, establecerán el Comité de Monitoreo de la Biodiversidad del Distrito de Buenaventura.
	La Secretaría Técnica del Comité de Biodiversidad del Distrito de Buenaventura, la realizará la autoridad ambiental del Distrito.

Fuente: Elaboración propia con base en la Ley 1617 del 2013

4.8.5 El Establecimiento Público Ambiental y la coordinación institucional

El Acuerdo también señala la responsabilidad del EPA como ente responsable de coordinar Sistema de Gestión Ambiental Distrital- SIGAD, de acuerdo a las directrices realizadas por el Ministerio de Ambiente.

Así mismo, el acuerdo habla de la creación de unos comités liderados por el EPA para resolver problemas ambientales a través de proyectos, programas y planes en algunas de las siguientes temáticas:

- Prevención, manejo y control de la emisión de ruido.
- Mejoramiento de la calidad y el acceso a los servicios públicos domiciliarios y las tecnologías de la información y las comunicaciones.
- Calidad del hábitat y reducción de riesgos
- Prevención, control y mitigación del impacto ambiental de las actividades productivas.
- Prevención, manejo y control de plagas

4.9 Procesos de participación local de las comunidades étnicas y organizaciones de base en la planeación y gestión de los macroproyectos en el Distrito de Buenaventura

La participación ciudadana y la defensa de los derechos humanos está enmarcada a través de diferentes mecanismos constitucionales y políticos como la Ley 21 de 1991, mediante la cual se aprueba el Convenio 169 (2015) de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo-OIT sobre los pueblos indígenas y tribales, la Ley 134 de 1994 que brinda elementos sobre Mecanismos de Participación Ciudadana, el decreto 1320 de 1998 que regula la Consulta previa, la Ley 70 de 1993 que reconoce la propiedad colectiva de la tierra de las comunidades afrocolombianas que históricamente han habitado en un territorio, el decreto 1745 de 1995 que reglamenta el Capítulo IV de la Ley 70 y Ley 99 de 1993 por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente.

Ley 23 de 1973 en el artículo 1° establece que “es objeto de la presente ley prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente, y buscar el mejoramiento, conservación y restauración de los recursos naturales renovables, para defender la salud y el bienestar de todos los habitantes del territorio nacional”.

En el artículo 2°. Añade que "El medio ambiente es un patrimonio común; por lo tanto, su mejoramiento y conservación son actividades de utilidad pública, en las que deberán participar el Estado y los particulares. Para efectos de la presente ley, se entenderá que el medio ambiente está constituido por la atmósfera y los recursos naturales renovables".

El artículo 3° "Se consideran bienes contaminables el aire, el agua y el suelo".

Decreto 2811 de 1974 en su artículo 1° señala que "El ambiente es patrimonio común. El Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social".

Así mismo, en el artículo 2°. Advierte que "Fundado en el principio de que el ambiente es patrimonio común de la humanidad y necesario para la supervivencia y el desarrollo económico y social de los pueblos".

La Ley 21 de 1991 consagra tres aspectos fundamentales a destacar: 1- hace hincapié a la Declaración Universal de Derechos Humanos, en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, y en los numerosos instrumentos internacionales sobre la prevención de la discriminación; 2- resalta las aspiraciones de los pueblos a asumir el control de sus propias instituciones y formas de vida y desarrollo económico, y a mantener y fortalecer sus identidades, lenguas y religiones, dentro del marco de los estados en que viven; y 3- reconoce la particular contribución de los pueblos indígenas y tribales a la diversidad cultural, a la armonía social y ecológica de la humanidad y a la cooperación y comprensión internacionales.

En su artículo 1°. La ley expresa que la aplicación de este convenio está dirigida a los pueblos tribales en países independientes, cuyas condiciones sociales, culturales y económicas les distinguen de otros sectores de la colectividad nacional, y que esté regido total o parcialmente por sus propias costumbres o tradiciones o por una legislación especial.

De igual manera, el artículo 7º 1. Con relación al Derecho de las comunidades a un desarrollo propio, señalando que: *Los pueblos interesados deberán tener el derecho de decidir sus propias prioridades en lo que atañe al proceso de desarrollo, en la medida en que éste afecte a sus vidas, creencias, instituciones y bienestar espiritual y a las tierras que ocupan o utilizan de alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural.*

Además, dichos pueblos deberán participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.

En su artículo 3°. Los gobiernos deberán velar porque, siempre a que haya lugar, se efectúen estudios, en cooperación con los pueblos interesados, a fin de evaluar la incidencia social, espiritual y cultural y sobre el medio ambiente que las actividades de desarrollo previstas puedan tener sobre esos pueblos. Los resultados de estos estudios deberán ser considerados como criterios fundamentales para la ejecución de las actividades mencionadas

En el artículo 4°. Los gobiernos deberán tomar medidas, en cooperación con los pueblos interesados, para proteger y preservar el medio ambiente de los territorios que habitan. Con relación al derecho a la tierra o territorio la ley señala en el artículo 14° 1. *Deberá reconocerse a los pueblos interesados el derecho de propiedad y de posesión sobre las tierras que tradicionalmente ocupan. Además, en los casos apropiados, deberán tomarse medidas para salvaguardar el derecho de los pueblos interesados a utilizar tierras que no estén exclusivamente ocupadas por ellos, pero a las que hayan tenido tradicionalmente acceso para sus actividades tradicionales y de subsistencia. A este respecto, deberá prestarse particular atención a la situación de los pueblos nómadas y de los agricultores itinerantes.*

Por su parte, la Ley 134 de 1994 tiene por objeto consagrar los mecanismos de participación ciudadana, regula la iniciativa popular legislativa y normativa; el referendo; la consulta popular, del orden nacional, departamental, distrital, municipal y local; la revocatoria del mandato; el plebiscito y el cabildo abierto.

El decreto 1745 de 1995, por el cual se reglamenta el Capítulo III de la Ley 70 de 1993, se adopta el procedimiento para el reconocimiento del derecho a la propiedad colectiva de las “Tierras de las Comunidades Negras. Se fundamenta en que el Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la nación colombiana, para lo cual debe propender por el reconocimiento, protección y desarrollo autónomo de las culturas y de las personas que la conforman. Tiene como soporte el inciso segundo del artículo 13 de la Constitución Nacional que establece “el Estado debe promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptar medidas en favor de grupos discriminados o marginados”.

Para ello el papel del *Estado es facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación, como lo disponen el artículo 2º de la Constitución Política, la Ley 21 de 1991 y demás normas vigentes sobre la materia.*

Señala, además: *Que es deber del Estado reconocer y proteger la diversidad étnica y cultural de la nación colombiana, para lo cual debe propender por el reconocimiento, protección y desarrollo autónomo de las culturas y de las personas que la conforman*. A su vez advierte que con la Ley 70 de *1993 y en cumplimiento de la función social y ecológica de la propiedad, se reconoce a las Comunidades negras el derecho a la propiedad colectiva de las tierras baldías que han venido ocupando en las zonas rurales ribereñas de los ríos de la cuenca del Pacífico, y en otras zonas del país.*

La ley define a la Comunidad negra como el *conjunto de familias de ascendencia afrocolombiana que poseen una cultura propia, comparten una historia y tienen sus propias tradiciones y costumbres dentro de la relación campo-poblado, que revelan y conservan conciencia e identidad que las distinguen de otros grupos étnicos.*

La Ley 70 establece la participación ciudadana en su artículo 44 *Como un mecanismo de protección de la identidad cultural, las comunidades negras participarán en el diseño, elaboración y evaluación de los estudios de impacto ambiental, socioeconómico y cultural, que se realicen sobre los proyectos que se pretendan adelantar en las áreas a que se refiere esta ley*.

El decreto 1320 de 1998, por el cual se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras para la explotación de los recursos naturales dentro de su territorio. Este decreto define la participación de las comunidades en *la consulta previa, tiene con el objeto analizar el impacto económico, ambiental, social y cultural que puede ocasionarse a una comunidad indígena o negra por la explotación de recursos naturales dentro de su territorio, conforme a la definición del artículo 2o. del presente decreto, y las medidas propuestas para proteger su integridad.*

Según el artículo 2° del presente decreto el escenario de aplicación de la Consulta Previa *se realizará cuando el proyecto, obra o actividad se pretenda desarrollar en zonas de resguardo o reservas indígenas o en zonas adjudicadas en propiedad colectiva a comunidades negras. Igualmente, se realizará consulta previa cuando el proyecto, obra o actividad se pretenda*

desarrollar en zonas no tituladas y habitadas en forma regular y permanente por dichas comunidades indígenas o negras.

En el artículo 3°- señala la responsabilidad institucional en la identificación de las comunidades: *Cuando el proyecto, obra o actividad se pretenda realizar en zonas no tituladas y habitadas en forma regular y permanente por comunidades indígenas o negras susceptibles de ser afectadas con el proyecto, le corresponde al Ministerio del Interior certificar la presencia de dichas comunidades, el pueblo al que pertenecen, su representación y ubicación geográfica.*

En el capítulo II, artículo 5° advierte que la participación de las comunidades en los estudios ambientales se concibe así: *El responsable del proyecto, obra o actividad que deba realizar consulta previa, elaborará los estudios ambientales con la participación de los representantes de las comunidades indígenas o negras.*

Además, señala el artículo 6° que dentro del proyecto, obra o actividad en los estudios ambientales un eje central son los Términos de referencias porque: *Dentro de los términos de referencia que expida la autoridad ambiental para la elaboración de los estudios ambientales se incluirán los lineamientos necesarios para analizar el componente socioeconómico y cultural de las comunidades indígenas o negras.*

En el artículo 10° se describe el contenido de los Estudios Ambientales que conlleva el componente socioeconómico y cultural. Entre lo que se plantea está 1. *En el diagnóstico ambiental de alternativas: Características de la cultura de las comunidades indígenas y/o negras. Este elemento se tendrá en cuenta por parte de la autoridad ambiental para escoger la alternativa para desarrollar el estudio de impacto ambiental. 2. En el estudio de impacto ambiental o plan de manejo ambiental: a) Características de la cultura de las comunidades indígenas y/o negras; b) Los posibles impactos sociales, económicos y culturales que sufrirán las comunidades indígenas y/o negras estudiadas, con la realización del proyecto, obra o actividad; c) Las medidas que se adoptarán para prevenir, corregir, mitigar, controlar o compensar los impactos que hayan de ocasionarse.*

Para conocer esos impactos el artículo 12° da la dirección de participación para la realización de una Reunión de Consulta: *Dicha reunión será presidida por la autoridad ambiental competente, y deberá contar con la participación del Ministerio del Interior. En ella deberán participar el responsable del proyecto, obra o actividad y los representantes de las comunidades indígenas y/o*

negras involucradas en el estudio. Sin perjuicio de sus facultades constitucionales y legales, podrán ser igualmente invitados la Procuraduría General de la Nación, la Defensoría del Pueblo y las demás entidades del Estado que posean interés en el asunto, de conformidad con la naturaleza del impacto proyectado.

Ley 99 de 1993 entre sus principios establece en el artículo 1° *1. El proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Rio de Janeiro de junio de 1992 sobre Medio Ambiente y Desarrollo y 3. Las políticas de población tendrán en cuenta el derecho de los seres humanos a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.*

4.9.1 La Participación ciudadana de las comunidades étnicas

Dentro de la categoría de análisis relacionada con los procesos de participación local de las comunidades étnicas se pretende determinar las dinámicas de los procesos participativos en Buenaventura realizados al interior de las comunidades afrocolombianas, y las organizaciones sociales asentadas en la zona, en función de los procesos de planeación y gestión de los macroproyectos diseñados para el Distrito de Buenaventura.

Para Espinosa (2009) la participación ciudadana consiste en “la resolución y/o transformación de los conflictos políticos a través de la creación y apropiación de espacios de discusión públicos que permitan el debate racional, la interacción comunicativa y la incidencia directa de los ciudadanos en la toma de decisiones” (p. 90).

En el proceso metodológico se generaron algunas estrategias para la recolección de información como fue organizar las preguntas en subcategorías de análisis en los formularios de entrevistas y mantener en el anonimato a los informantes. En este sentido, se da paso al abordaje de definiciones que conllevan al abordaje de temas y testimonios de las comunidades.

Teniendo la definición sobre la participación ciudadana y los instrumentos normativos se evidenció que para el proyecto TCBUEN en la Comuna 5 del Distrito y el Puerto Industrial de

Aguadulce, los intereses particulares dominan sobre las políticas de derechos de las comunidades en los territorios orquestados por actores políticos. A las comunidades se les oculta la información sobre el verdadero alcance de los proyectos y las transformaciones del espacio que habitan. Las comunidades carecen de una información completa y, por el contrario, lo que hacen es vender una ilusión engañosa aprovechándose de las necesidades que tienen las comunidades.

> Desde que inició TCBUEN he estado en tres espacios de participación. El primer espacio de participación es cuando estaban anunciando que TCBUEN empezaba a crear unos fundamentos para poder arrancar con la construcción. Se generaron unas expectativas, que posiblemente se iban a vincular a personas que vivieran aledaños al lugar donde se iba a construir el puerto. Como se llama TCBUEN es terminal de contenedores… ahí nos generó unas expectativas a la comunidad, pues participamos y estuvimos en esa reunión.
>
> La segunda fue la que se hizo acá en el auditorio de Comfamar… se hizo también el lanzamiento de quienes iban a participar, los socios…si…hablaron, también hicieron parte algunos del Consejo Distrital, fue algo más abierto, se invitó a otros sectores aparte de la comunidad, y se hizo como ya sus grandes inicios, sobre qué se pensaba construir… qué se pensaba hacer y lo que iban a generar de empleabilidad en todo el sector y también a beneficiar a Buenaventura.
>
> Y el tercer espacio fue a través de los presidentes de las juntas de acción de los barrios, nos hicieron… unas invitaciones porque querían que nosotros participáramos en unas actividades con el SENA, para que el SENA nos capacitara en unas cuestiones específicas para más adelante emplearnos. (Comunicación personal, entrevistado 1)

Otros consideran que la información que se les ha brindado acerca del proyecto es escasa no se conoce el verdadero trasfondo de lo que implica la obra o proyecto en las comunidades.

> … la comunidad solamente sabe que es un proyecto portuario y ya… es decir que el proyecto llegó, todos sabemos que es un terminal portuario, pero nadie sabe cómo opera. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Hay quienes consideran que las comunidades en los territorios se encuentran informadas de los sucesos del proyecto portuario.

> Bueno la comunidad está informada de cada uno de los acontecimientos que se va a hacer a través de la construcción de la vía y del puerto, además de cada uno de los acuerdos que están por consulta previa en los temas sociales y ambientales. (Comunicación personal, entrevistado 3)

De acuerdo con los planteamientos de las entrevistas y aportes de Geilfus (2002), en la "escalera de la participación[13]", 1. La participación de las comunidades no trasciende más allá del simple hecho de personas que son objeto de suministro de información sin permitirles ser tenidas en cuenta, al punto que se involucren en los procesos de toma de decisiones. Así las cosas, las debilidades en la participación de los integrantes de las comunidades en asuntos de interés general, que está presente en los individuos, hace que no alcancen un conocimiento adecuado respecto a las diversas posibilidades de la participación local. Por tanto, no encuentran motivos que les estimulen a participar de los espacios y procesos políticos y sociales en diferentes instancias de la vida cotidiana en la ciudad y otros espacios de interacción que se desarrollan. De ahí que los individuos terminan por desconocer la importancia que tiene intervenir en los procesos de participación ciudadana y en los ejercicios de liderazgo que se desarrollan a nivel barrial, distrital, institucional, regional y nacional (Lizcano, 2012).

4.9.2 La participación e incidencia política

[13] Escalera de la participación: **Pasividad:** las personas participan cuando se les informa; no tienen ninguna incidencia en las decisiones y la implementación del proyecto. **Suministro de información:** las personas participantes respondiendo a encuestas; no tiene posibilidad de influir ni siquiera en el uso que se va a dar de la información. **Participación por consulta:** las personas son consultadas por agentes externos que escuchan su punto de vista; esto sin tener incidencia sobre las decisiones que se tomarán a raíz de dichas consultas. **Participación por incentivos**: las personas participan proveyendo principalmente trabajo u otros recursos (tierra para ensayos) a cambio de ciertos incentivos (materiales, sociales, capacitación); el proyecto requiere su participación, sin embargo, no tienen incidencia directa en las decisiones. Participación funcional: las personas participan formando grupos de trabajo para responder a objetivos predeterminados por el proyecto. No tienen incidencia sobre la formulación, pero se los toma en cuenta en el monitoreo y el ajuste de actividades. Participación interactiva: los grupos locales organizados participan en la formulación, implementación y evaluación del proyecto; esto implica procesos de enseñanza-aprendizaje sistemáticos y estructurados, y la toma de control en forma progresiva del proyecto. Autodesarrollo: los grupos locales organizados toman iniciativas sin esperar intervenciones externas; las intervenciones se hacen en forma de asesoría y como socios.

Según el Centro de Estudios Judiciales (s.f) se entiende por Incidencia política "la suma de los esfuerzos de la ciudadanía organizada para influir en la formulación e implementación de leyes, políticas y programas públicos, a través de la persuasión y la presión ante autoridades estatales, organismos internacionales y otras instituciones de poder" (p.10).

En este sentido, las comunidades se han acogido a una serie de acciones o estrategias de defensa políticas como el acercamiento con actores políticos, audiencias políticas, cabildo abierto ante las barreras de exclusión y la falta de participación en la toma de decisión sobre asuntos que afectan la vida cotidiana en los territorios. Un elemento para resaltar es que para el Estado parece que el Distrito de Buenaventura todavía viviera en la época de Vasco Núñez de Balboa, debido a que se sigue viendo el territorio "baldío", sin comunidades. Al parecer no tienen referenciada la ubicación de las familias, lo cual genera ciertas complejidades que provocan la violación de los derechos de las colectividades.

> …Entonces en ese marco de ideas realizamos una gira de incidencia por Bogotá con el fin de tocar las puertas de algunas organizaciones nacionales e internacionales, el cual logramos dialogar con la Comisión Quinta del Senado para que ellos vinieran a Buenaventura y poder hacer una audiencia pública y de esa forma poder nosotros… poner ante dicha Comisión todos los impactos ocasionados a la vida cotidiana de las personas. En esa audiencia pública no fuimos los líderes sociales los que hablamos, sino que fue la misma comunidad quien pudo hacerle claridad a la Comisión Quinta del Senado para que ellos pudieran conocer de primera mano la problemática social que vive Buenaventura y en especial la comuna número 5. Luego de la audiencia pública, realizamos un espacio que se llamó Cabildo Abierto con el fin de que la misma comunidad pudiera dialogar y conversar de los impactos que le estaba generando el dragado, que le estaba generando TCBUEN y que le generó la vía alterna-interna con su construcción.
>
> Entonces en ese Cabildo Abierto quedó claro que la vía alterna-interna sí hizo consulta previa porque ellos (Invías) lo manifestaron plenamente, de que ellos sí habían hecho consulta previa, pero TCBUEN dijo que no había tenido necesidad de realizar consulta previa porque en ese sector donde estaban ubicado no había comunidad negra. Si…y eso lo dijo TCBUEN porque el mismo Ministerio del Interior y de Justicia les entregó a ellos la

> licencia para ellos construir el puerto sin necesidad de hacer un proceso de consulta ni de preconsulta en el marco de la consulta previa, ya. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Sin embargo, otras comunidades ante la debilidad y desconocimiento de la participación han iniciado procesos de incidencias desde adentro a través de capacitaciones para empoderar a las familias en los territorios.

> Bueno, nosotros hemos ido participando en una serie de diplomados, sobre consulta previa, hemos hechos unas capacitaciones a la comunidad en señalización vial, hemos hecho cursos ambientales y muchos otros temas para que la gente se informe. (Comunicación personal, entrevistado 3)

En la medida en que las comunidades logren apropiarse de las leyes y políticas en defensa de sus derechos, podrán intervenir en la toma de decisiones centrales que se toman en pro de la dominación sociopolítica local y nacional, de la ocupación del espacio a favor de los intereses privados y con ciertas repercusiones en la sociedad civil; estas a su vez empiezan a generar procesos que lleven al cambio.

4.9.3 Organización comunitaria

Entendemos la organización comunitaria como las diferentes acciones o estrategias que han realizado las comunidades una vez que identifican situaciones o necesidades que como grupo o colectivo buscan mitigar. En este sentido, las comunidades aledañas a TCBUEN han desarrollado una serie de diálogos y comunicados en busca de protegerse ante las afectaciones que han causados las obras del puerto. La comunidad manifiesta que a partir de la construcción de TCBUEN, las actividades que desarrollaban como medio de subsistencia ya no se pueden realizar, las casas están agrietadas y la perturbación por la llegada de los buques es incontrolable. Las comunidades, a través de su organización, buscan parar la expansión de las obras portuarias debido a que las comunidades se sienten perjudicadas con la construcción del puerto.

> Bueno en cuanto la gestión que se ha hecho, es más una iniciativa de protección… de cómo nos empezamos a blindar con todo ese pensar, con todo ese proyecto que se tiene como puerto, pero que no se tiene pensado a la comunidad. Entonces vemos como que querían expandirse más y desde la comunidad empezamos hacer refuerzo, porque están afectando a la comunidad. Lo que nos están trayendo es muy negativo porque la gente que pescaba con total libertad ya no lo pueden hacer, las mujeres que pianguaban tampoco. Cuando sacan la mercancía del puerto por la vía interna ha habido mucha avería (casas agrietadas), cuando se riegan los productos que son fuertes y a veces uno dice ¡Dios mío esto que cosa es!, nos afecta demasiado el polvo, se ha levantado mucho el polvo y hay personas que eso le ha afectado y eso le ha perjudicado su salud, además, los ruidos que generan todas las mañanas cuando llega barco eso es buuu… buuu…
>
> Como se van a expandir y no han contado con nosotros la comunidad nos hemos sentado, hemos dialogado y muchos de los procesos que se tenían pensados se han parado, porque por eso mismo porque la comunidad hemos dicho ey, alto, aquí hay una comunidad, ustedes están cohabitando con una comunidad, aquí el ecosistema lo compartimos entre todos y no nos van a venir a afectar de tal manera que nosotros nos vamos a quedar con las manos cruzadas, ósea no. Hicimos un documento y se hizo una serie de cosas para que nos escucharan y pudieran parar la construcción porque se venían a expandir. (Comunicación personal, entrevistado 1).

Otra de las formas de organización de las comunidades han sido las ollas comunitarias y plantones. De igual manera, se han realizado cine foros comunitarios en distintos sectores de la ciudad con el objetivo de poder analizar y reflexionar con las demás comunidades sobre los impactos y los aspectos positivos que estos tipos de proyectos generan en los territorios. Pero la empresa se ha negado a crear escenarios de diálogos con las comunidades. Así mismo, otra forma de organización fue la del “tapao y paz” estrategia que permitió conocer sobre los acuerdos de paz y las situaciones de las comunidades que tienen en sus territorios la ejecución de obras portuarias.

> Otros de los medios fueron las ollas comunitarias, luego de la olla comunitaria hicimos los plantones para dialogar con ellos (TCBUEN) el cual le enviábamos carta y no fue posible ni de atendernos. Al mismo tiempo, nosotros realizamos cine foros comunitarios. Te puedo decir que hemos realizado como 15 cine foros en todo Buenaventura, porque no es solamente

> en el barrio Santa Fe sino en todo Buenaventura con el fin de conocer cuáles son los impactos del proyecto. Demostrar los impactos, pero al mismo tiempo conocer las cosas positivas que ha hecho el proyecto y no habido voluntad ni de los funcionarios de TCBUEN, para poder ellos decir aquí estamos, vamos a sacar esta iniciativa con estos jóvenes que realmente le están aportando al territorio, y ya que ellos están, pues busquemos la forma de vincularnos a través de ellos para que le lleguemos a la comunidad. No ha habido esos espacios de participación de parte de la empresa. Lo otro también es que la misma empresa TCBUEN no ha sido garante para que la misma comunidad pueda organizarse y sacar sus propuestas para mostrárselas a ellos, más bien nosotros como organización si lo hemos hecho.
>
> Nosotros nos inventamos algo que se llamó "tapao y paz", era un tapao de pescado y hablábamos de los acuerdos de paz. Eso se hizo en diferentes partes de Buenaventura, se hizo en La Inmaculada, Punta del Este, se hizo en Miramar, Independencia, se hizo en el R-9, San Francisco y hubo uno en el 6 de enero; ¿Con que fin? Que conocieran los acuerdos de paz, conocieran que hay un territorio de la comuna número Cinco que está siendo impactada por un macroproyecto y que al mismo tiempo queríamos saber si la comunidad conocía sobre la importancia de ese proyecto o la importancia que tiene ese proyecto para Buenaventura. Pero no había voluntad política …no había voluntad ni de los empresarios de TCBUEN, ni de los asesores y al mismo tiempo de la gente que trabaja ahí, porque siempre han tenido a las organizaciones como las problemáticas, pero no han mirado que las organizaciones estamos buscando solución para que la empresa pueda operar bien. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Hay comunidades que su forma de organización comunitaria se realiza a través de la preparación de los líderes para luego dar a conocer a los demás miembros de las comunidades.

> Bueno eso se hace por medio del Consejo Comunitario, que se prepara por diferentes cursos o diplomados que se han hecho de los proyectos y cómo se hace una consulta previa. Entonces, cuando los líderes están preparados y tienen un buen conocimiento eso empieza a hacerse por medio de talleres y cursos, reuniones para trasmitirle a la comunidad para que puedan tener un conocimiento y estar preparados para cada una de las intervenciones o proyectos sociales o macroproyectos que lleguen a la comunidad. (Comunicación personal, entrevistado 3)

4.9.4 Organizaciones o instituciones que han brindado apoyo a las comunidades

Entre las organizaciones e instituciones que se lograron identificar por parte de las comunidades y que han brindado apoyo en temas relacionados en capacitaciones en DD. HH, violaciones del convenio OIT 169, Ley 70 y divulgación de las afectaciones que han sufrido las familias de la comuna 5 con la construcción de TCBUEN, están el Proceso de Comunidades Negras-PCN, Fundescodes, Centro de Memoria Histórica, la Comisión Quinta del Senado con el senador Alexander López y la organización Catalana, de acuerdo con lo expresado en Comunicación personal, el entrevistado 2.

Otro de los informantes con comenta que:

> PCN estuvo al tanto dándonos algunas capacitaciones, pero después se quedaron un poco cortos porque tienen que estar en diferentes consejos comunitarios, dándoles charlas para que la gente conozca un poco el tema reglamentario de la Ley 70 y etc.…etc.… pero hoy la misma empresa, los mismos puertos crean una fundación que por medio de ella empiezan a gestionar recursos para ir dando diferentes charlas en los diferentes temas. Ellos mismos se encargan de hacer ese proceso, pero también por parte de comunidades negras han llegado algunos recursos por medio de algunos consejos comunitarios donde participamos nosotros con diplomados para seguir fortaleciéndonos. (Comunicación personal, entrevistado 3)

Con relación a las orientaciones legales, las comunidades han iniciado procesos que se visibilizarían a través de la autogestión de los derechos y normas constitucionales como mecanismos de defensa del territorio y de conservación y respeto de su identidad cultural contemplado en la Ley 70.

> …en el marco de la defensa del territorio hicimos un mural que se llamó Ley 70, sí… el mural de la Ley 70 fue hecho precisamente con el fin de invitar a organizaciones, invitar a las empresas que estaban en el sector porque no es solo TCBUEN, le enviamos la carta a

> Invías, se le envío carta a TCBUEN, se le envío la carta a Gran Muelle, al Club Sabaletas, varias entidades con el fin de que se pudieran organizar propuestas para realizar feria de empleo o de emprendimiento. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Otras comunidades contratan personal idóneo para que lidere sus procesos de asesoría en materia de derechos colectivos y bienestar comunitario.

> Bueno, por lo general, los consejos comunitarios contratan unas personas o tenemos una persona que es abogado, que conoce un poco de las leyes y nos dice a nosotros cómo debemos presentar y qué es lo que tenemos que decir dentro del parámetro legal, y de ahí empezamos nosotros a construir nuestras propuestas y a seguir avanzando en los procesos que tenemos. (Comunicación personal, entrevistado 3)

4.9.5 La participación en la planificación

Para Sandoval (2014) la planificación es “el conjunto de procedimientos para relacionar lo que se quiere lograr (objetivos), con la forma de lograrlo (estrategia) y los instrumentos de que se dispone para tales propósitos (políticas, programas, presupuestos) (p.12). No obstante, hace alusión a la mirada de Manuel Castells sobre la planificación:

> La intervención de lo político sobre las diferentes instancias de una formación social (incluido lo político) y/o sobre sus relaciones, con el fin de asegurar la reproducción ampliada del sistema; regular las contradicciones no antagónicas, asegurando de esta forma, los intereses de la clase social dominante y la reproducción estructural del modo de producción dominante” (Castells, 1974, citado en Sandoval, 2014, p.12).

En este sentido, la planificación es una combinación de enfoques, estrategias, objetivos y herramientas, convirtiéndose en un objeto de estudio con muchas dificultades para el análisis por la identificación de sus objetivos y la ordenación de propósitos. Dada la definición desde lo político se complejiza por la dimensión de mucha extensión, dado los procesos que se enmarcan desde sus creencias, valores, orientaciones y principios.

Sandoval invita a ver la planificación como aquel escenario de construcción de grandes visiones colectivas de desarrollo, donde esas visiones tienen unos planteamientos claros por alcanzar a través de unas metas propuestas que se realizan en busca de un proceso multidimensional que no es estático, sino que gira en torno a la interacción de lo regional y lo local.

Uno de los problemas que se encuentran en los territorios es que no son planeados con la gente. Al indagar con las comunidades donde se realiza la construcción de los puertos de TCBUEN y Aguadulce y la manera como éstas han sido involucradas en los procesos de planificación del desarrollo, es posible deducir que las comunidades no han tenido participación en la planificación, desconocen y no se les proporciona la suficiente información sobre las obras que se desarrollan en sus comunidades. La planificación vista desde la parte política no interactúa con las dinámicas sociales, culturales, económicas y ambientales en la construcción de territorio que hacen las comunidades en la región pacífica.

> Conocimiento muy poco, yo de verdad tenía muy poco de conocimiento sí sé lo que hacen, manejar lo que son las mercancías y trasladar a través de las tractomulas; entran y salen mercancías del sector y que había una pequeña empresa que se quería crear con TCBUEN; que era TELEBUEN y en TELEBUEN se pensaba hacer como un almacenamiento… como que si llega la carga, de pronto llegue ahí en ese TELEBUEN. Ahí se iba como a empacar para que los productos no fueran así como tan al granel, sino que fueran como más empacados y también que al mismo tiempo sirviera como un almacén donde se guardaran esos productos.
>
> No sé, cómo que TELEBUEN se fusionó o no se hizo, en un momento si estuvo y de esa sí como que tuve más información… que se iba a necesitar personal para que trabajaran ahí en TELEBUEN y para que de cierta manera generaran esos empleos, para aquel que no tenía empleo; porque dentro de otras cosas te digo, no sé si me estoy saltando, pero cuando TCBUEN se construyó y todo la panacea del terminal de contenedores… eso fue impactante porque habían muchos hombres que pescaban y sacaban sus productos y se vendía en el sector y muchas mujeres que pianguaban; todos estos productos se daban en abundancia en el sector y, lógico, al ellos utilizar el espacio como tal se redujo el lugar donde ellos pescaban y ya eso empezó a pensarse. (Comunicación personal, entrevistada 1).

Es interesante la manera como llegan los proyectos a las comunidades. Casi nadie logra percibir su magnitud y complejidad. Mientras el mundo evoluciona y se ajusta en unas decisiones de planificación política y económica, las comunidades en los territorios están lejos de percibir los cambios territoriales a los que son sometidos.

> Eh… conocimientos que tenga la comunidad, pues la comunidad solamente sabe que es un proyecto portuario y ya. No le están brindando a la comunidad esa atención que la comunidad requiere para que conozca el proyecto. Es decir, que el proyecto llegó, todos saben que es un terminal portuario, pero nadie sabe cómo opera ya. (Comunicación personal, entrevistado 1)

El referente portuario que existía en las comunidades está relacionado con la Sociedad Portuaria que antes era Puertos de Colombia. Esa referencia está asociada a los tipos de trabajos que se realizan y el tipo de carga que se maneja. Las comunidades desconocen sobre la llegada del nuevo inquilino y los cambios que trae en las dinámicas cotidianas de la gente. Cuando la gente logra reaccionar, los puertos ya están ocasionando todos los problemas que nadie logró dimensionar, pero esa obra ya está para quedarse.

> Bueno, para nosotros en la comunidad es un tema muy nuevo porque nosotros escuchábamos de la Sociedad Portuaria, pero nunca habíamos tenido un puerto al interior de las comunidades. Al inicio lo que conocíamos era muy poco. Algunos de nuestros mayores trabajaban en la Sociedad Portuaria, pero antes se llamaba Puertos de Colombia. Ellos tenían un poco de conocimiento de cómo se trabajaba allá, pero hoy a través de las diferentes carreras que se han hecho a través de las comunidades, las preparaciones, la gente tiene un poco más de conocimiento, ¿qué es un muelle?, ¿qué es lo que se hace?, ¿cómo se debe trabajar? Un poco eso, pero realmente fue ahora, hace tres años para acá, que pudimos entender realmente qué es un puerto… ¿Qué es un terminal portuario? y por eso hoy tenemos tantas dificultades de las comunidades a raíz del proceso de la Sociedad Portuaria de Aguadulce. (Comunicación personal, entrevistado 3)

Los proyectos portuarios son presentados a las comunidades basados en la importancia y retos que tiene para el Distrito y el aprovechamiento de la posición de Buenaventura ante el mundo. Sin embargo, para las comunidades se ofrecen como el proyecto salvavidas de las necesidades que tienen las comunidades al generar vinculación laboral.

> …Decían ¡es una oportunidad de empleo! y como le venía diciendo, que Buenaventura va a crecer más porque se le va a dar renombre, a parte del terminal de contenedores van a venir otras empresas y otras empresas y otras empresas y aquí la gente va a tener la oportunidad de trabajar y Buenaventura va a crecer y va a ser muy renombrada, y una cosa y la otra, entonces eso fue lo que se dio el boom. (Comunicación personal, entrevistada 1)

Para otros el proyecto portuario carece de importancia debido a su legitimidad en el sentido en que no se realizó en el marco de la norma relacionada con la consulta previa, negando la existencia de las comunidades en el territorio. Los invisibilizan en todos los sentidos, inicialmente no se hace la consulta de acuerdo con la ley y, segundo, una vez que conocen de la presencia comunitaria se niegan a generar procesos de negociación y diálogo.

> No, porque por ese motivo fue que ellos no quisieron hacer consulta previa, o sea al momento de que la comunidad le está exigiendo al proyecto que hagan la consulta previa y ellos no quisieron acceder al tema de consulta previa, fue precisamente porque ellos mismos no quisieron darle a conocer a la comunidad el proyecto como tal ya… ellos mismos. Entonces resulta que cuando ya el proyecto está montado, está implementado, las organizaciones estábamos buscando ese tipo de información… ¿de qué es el proyecto?, ¿de qué se trata?, ¿hacia dónde trabaja? Y no la encontramos con TCBUEN, la encontramos inclusive con aledaños, pero no con TCBUEN ya… entonces nos damos cuenta de que TCBUEN tiene como proyecto construir cinco fases y recién va la segunda… la segunda fase de implementación. ¿Por qué ellos no orientaron a la comunidad diciendo que iban a construir cinco fases? Porque no les interesa la comunidad, a ellos les interesa sacar su mercancía e implementar su proyecto, sí, la comunidad no conoce del proyecto, y por no conocer del proyecto termina uno en ocasiones hasta hablando mal del proyecto, ¿Por qué? como no lo conozco. Ellos no tienen interés en dialogar conmigo o con la comunidad por ese motivo hay mucha desinformación acerca de TCBUEN. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Las comunidades afirman que se les niega información valiosa con la cual se determinaría la presencia y/o ejecución de los proyectos en los territorios. Por el contrario, lo que hay es un juego de burla en el discurso político y sus necesidades. El reto de las comunidades es darle a conocer a las autoridades nacionales sobre las afectaciones que el “elefante gigante” está ocasionando en los territorios.

> Como importancia… o como te digo, siempre en las capacitaciones que van, como es un proyecto que beneficia al Estado, al Gobierno pues siempre van a ir a mostrar lo bueno, que nos sirve, que nos da trabajo, que mejora la calidad de vida, pero nunca dicen el contra, el puerto va acabar un poco con su cultura, va a dividir las familias, van a tener ruido, van a tener contaminación, etc. etc. No, eso no se muestra, eso es otra parte del proyecto, siempre se muestra lo bueno, lo bueno y lo bueno…
>
> Pero hoy, si nosotros hubiéramos sabido la afectación que esta, de pronto el proyecto no se había dado, hoy se acabó la tranquilidad, no tenemos como dormir por el ruido de la tractomula del día a día. Entonces son esas cosas que, a raíz de cada megaproyecto que se hace en nuestro territorio, esa es la cara que no se ve, es lo que nadie ve. Siempre presentan lo bueno y lo bueno y preparan a la gente o a los profesionales que ellos contratan para que le brinden eso a la comunidad y el proyecto se pueda ejecutar; entonces eso es algo que debemos tener en cuenta para los próximos proyectos que, solamente no veamos lo bueno, veamos lo malo que también trae eso.
>
> Bueno los retos que tenemos… un gran reto es que están pensando ampliar el puerto. Ya tenemos ese elefante gigante allí que es muy difícil de rechazar, porque ya tienen su licencia, todo… ya están operando, pero ahora no nos han incluido a nosotros en el proceso de consulta; pero las tractomulas siguen transitando por el medio de las comunidades, entonces tenemos ese gran reto de cómo llegar al Ministerio y hacer sentir y hacer ver que la comunidad sigue siendo más afectada por la licencia y por todo lo que ellos han hecho. (Comunicación personal, entrevistado 3)

La Guía ambiental de terminales portuarios del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (2006) y la fase de planificación y diseño de los proyectos portuarios son una herramienta que permite garantizar la utilización equitativa y racional del suelo, la preservación del patrimonio ecológico, la prevención de desastres y la ejecución de acciones urbanísticas en las áreas de localización y emplazamiento de las instalaciones portuarias con el fin de prevenir los conflictos que se puedan presentar por la utilización del territorio en áreas con diferentes usos y actividades económicas y ocupación del espacio.

Lo anterior, sumado a las afirmaciones de las comunidades que demuestran que la participación de los grupos sociales en las etapas de planificación y diseño es nula.

> De la gestión y construcción conocemos muy poco, teóricamente pues muy poco y la visión y lo que implica muy poco. (Comunicación personal, entrevistado 1)

Otros consideran que no solo desconocen información precisa sobre el proyecto, sino que el Estado los ha invisibilizado y excluido al negar la existencia de las comunidades en el territorio. Esto indica que no existe una actualización real de la configuración del territorio, de modo que la marginación por parte del Estado sigue perpetuándose pese a las luchas de las comunidades afrocolombianas en busca del reconocimiento y aporte en la sociedad.

> Bueno, sobre la construcción lo único que sabemos es que el proyecto lo construyeron sin el debido proceso de consulta previa libre e informada… eh, y al mismo tiempo ellos no han querido realizar una caracterización seria para saber cuáles son los impactos que ellos le han generado a la comunidad y qué tanta inconformidad ha tenido la comunidad estando el proyecto ahí…
>
> Como no hay inversión social y empresarial, como no hay espacio formativo para la comunidad, la comunidad se ha visto obligada a buscar información en la alcaldía y en diferentes entidades para conocer de qué trata el proyecto, cómo anda el proyecto y por donde avanza el proyecto. Nosotros estuvimos en el Ministerio del Interior haciendo la consulta de porqué ellos habían dado la autorización de construir el proyecto ahí y ellos manifestaron que ahí no había comunidad negra, entonces uno queda como wauuu (Comunicación personal, entrevistado 2)

Los proyectos entran a usurpar los territorios de las comunidades sin darles las debidas claridades sobre las obras a realizar.

> Lo que se conoce es muy poco porque siempre los que estamos en la dirección conocemos un poco de eso, pero a veces hay muchas personas en las comunidades que no les gusta participar en los diferentes espacios desde donde uno trasmite la información y los que están, pues no comunican mucho…no se comunican mucho entre la comunidad, entonces los que conocen son muy pocos. (Comunicación personal, entrevistado 3)

Las comunidades han desarrollado diferentes procesos de resistencia entre las que se identifican las ollas comunitarias para evitar que las obras o proyectos que llegan sin previo aviso

no terminen despojándolos de sus territorios. Sin embargo, las acciones desarrolladas por las comunidades las hacen sentir que caminan por escenarios del terror por parte de las empresas que llegan a los territorios.

> Nosotros en primer momento realizamos ollas comunitarias. Ollas comunitarias para planificar nosotros como comunidad como dialogar con TCBUEN. Entonces resulta que ya pasa de ser un tema colectivo a un tema personal porque a mí no me llama ya el asesor de TCBUEN, sino que ya me llama ya el dueño de TCBUEN en cualquier momento me llama como persona a decirme… bueno a preguntarme muchas cosas y en vez de uno responderle normal uno lo que queda es asustado porque uno lo toma más bien como una amenaza. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Algunos miembros de las comunidades consideran que son tenidos en cuenta en las diferentes etapas de los proyectos o actividades que llegan a su entorno para ser ejecutadas debido a que sienten que han podido cambiar aquellas viejas formas de trabajo exógenas.

> Anteriormente, para la planeación, construcción y elaboración de cada una de esas cosas se llevaban elaboradas desde Bogotá y se presentaban a las comunidades. Hoy hemos cambiado ya un poco eso con el tema de consulta previa. Y es que antes se debe llegar a la comunidad para que empecemos a construir desde allí y que la comunidad participe y queremos de esta forma y vamos construyendo para que todos estemos enterados. De esa forma hemos hecho muchas incidencias si se puede decir esa palabra en muchas de las decisiones o en muchos de los proyectos que se hacen en nuestras zonas. (Comunicación personal, entrevistado 3)

La apropiación territorial es la problemática que se instaura con los grandes proyectos urbanos en las diferentes regiones del país. Hoy la ola de las infraestructuras llegó a violentar los derechos constitucionales y jurídicos que con dolor y sangre las comunidades han logrado conseguir. Mientras tanto el Estado se ha sumado, por acción u omisión, a la violencia contra las costumbres y prácticas tradicionales de las comunidades. La falta de reconocimiento, de oportunidades para el desarrollo de su cultura y su ser como grupo étnico violenta fuertemente a las comunidades en Colombia. Por eso ellas exigen respeto y garantías a los derechos fundamentales ganados por las comunidades.

4.9.6 Protección constitucional al derecho de la consulta previa

El activismo jurídico es otra forma de participación de las comunidades afectadas por los macroproyectos en Buenaventura. Las acciones de tutela buscan la protección de los derechos fundamentales por parte de la Corte Constitucional como recurso de superior jerarquía, luego de agotar otras instancias legales. A continuación, se relacionan algunas demandas (Tabla 8) por falta de consulta previa realizada por comunidades de Buenaventura.

Con relación a los fallos de tutelas, en algunas ocasiones la Corte Constitucional no protege los derechos fundamentales de las personas, sino que se inclina por el interés de los privados. Eso se observa con el fallo de la Sentencia T-550/15. Las comunidades sufren desalojo forzoso bajo un discurso que carece de estudio técnico para demostrar la vulnerabilidad de las familias. Si el espacio donde se construyó el malecón perimetral es zona de alto riesgo, debe ser una zona no apta para ningún proyecto u obra que concentre a grupos poblacionales.

Tabla 8. Acciones de tutelas realizadas por las comunidades para la protección de los derechos fundamentales

Sentencias T.	Demandante	Demandado	Derechos Vulnerados	Situación y Fallos de la Corte Constitucional
Sentencia T.471/08 Expediente 1697107 y 1697108 Fecha sentencia 2008-05-15	Luis Evelio Ruiz Aragón y Abad Montaño Boya	Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	Derecho a la vida digna, al trabajo, a la seguridad social y a la igualdad	La situación de los demandantes es la situación que viven muchos operadores que trabajan bajo unas condiciones precarias y en la cual no cuentan con la afiliación a la seguridad social, pese a las utilidades millonarias que genera el puerto. **Concedida.**
Sentencia T-550/15 Expediente T-3411524 Fecha sentencia 2015-08-26	Gustavo Mestizo Ruiz	Ministerio del Interior y otros	Derecho Fundamental a la Consulta Previa, a la participación y a la vivienda digna	El demandante solicita amparo para las 3.400 familias que serán reubicadas en el Macroproyecto de Vivienda de Interés Social Nacional Ciudadela de San Antonio. Las familias están acostumbradas a la realización de subsistencia a las actividades relacionadas con el mar; sin embargo, las familias se trasladan a un lugar que no contienen las mismas condiciones de subsistencias, y pese a la violación de los derechos. **Improcedente**
Sentencia T-002/17 Expediente T-5635565 Fecha sentencia 2017-01-17	Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras de Zacarías y otros	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y otros	Protección Constitucional a los acuerdos celebrados en consulta previa	Los demandantes solicitan la compensación del Macroproyecto de Vivienda de Interés Social Nacional San Antonio, en lo ambiental y de construcción de viviendas, de los 3.400 hogares que según el discurso político se encontraban condiciones de vulnerabilidad y alto riesgo. **Concede**

Sentencias T.	**Demandante**	**Demandado**	**Derechos Vulnerados**	**Situación y Fallos de la Corte Constitucional**
Sentencia T-313/16 Expediente T-5341145 Fecha sentencia 2016-06-02 Sentencia T-288A/16	Humberto Moreno Tique	Ministerio de Interior	Derechos fundamentales diversidad étnica y cultural; el derecho a la consulta previa; la prerrogativa fundamental de petición y; el derecho al debido proceso administrativo construcción del proyecto denominado "Oleoducto del Pacífico".	La Corte considera que en la construcción del proyecto denominado "Oleoducto del Pacífico". **TUTELAN** los derechos invocados

Fuente: Elaboración propia con base en fallos de sentencias

4.9.7 Imaginarios socio-ambientales.

El concepto de imaginarios ha tenido sus análisis desde diferentes miradas para el filósofo Taylor (2006) los imaginarios sociales hacen referencia a: *1. Se refiere concretamente a la forma en que las personas corrientes "imaginan" su entorno social, algo que la mayoría de las veces no se expresa en términos teóricos, sino que se manifiesta a través de imágenes, historias y leyendas, 2. Lo comparten amplios grupos de personas, si no la sociedad en su conjunto y 3. Es la concepción colectiva que hace posible las prácticas comunes y un sentimiento ampliamente compartido de legitimidad.*

Sin embargo, el sociólogo, economista y filósofo Castoriadis (1975) puntualiza el imaginario social como algo *socio-histórico*[14, *a las formas de determinación social, a los procesos de creación por medio de los cuales los sujetos se inventan sus propios mundos. Es la capacidad imaginante de inventar lo nuevo; es social porque la capacidad imaginativa, propia del ser humano, es una facultad que se despliega en la vida histórica de las sociedades; es histórica porque el hombre es consciente de su tiempo, porque se construye en el tiempo, porque configura su historia; es psíquica porque es fuente de representaciones que no obedecen a una lógica ortodoxa. Lo imaginario es siempre simbólico y está referido a la capacidad de inventar e imaginar significaciones*.

Para Oslender (1998), en su análisis sobre la importancia de los imaginarios e identidades simbólicas, no está alejada de lo que plantean los autores anteriores cuando manifiesta que las comunidades Pacífico logran construir significado del "Espacio acuático[15]" (p. 255); y lo hacen a

---

[14] Lo social-histórico es lo colectivo anónimo, lo humano impersonal que llena una formación social dada, pero que también la engloba, que ciñe cada sociedad entre las demás y las inscribe a todas en una continuidad en la que de alguna manera están presentes los que ya no son, los que quedan por fuera e, incluso, los que están por nacer. Es, por un lado, unas estructuras dadas, unas instituciones y unas obras «materializadas», sean materiales o no y, por otro lado, lo que estructura, instituye, materializa. En una palabra, es la unión y la tensión de la sociedad instituyente y la sociedad instituida, de la historia hecha y de la historia que se hace (Castoriadis, 1983, p.11).

[15] El concepto del 'espacio acuático' se entiende como un espacio en que se manifiestan una variedad de factores 'acuáticos', por ejemplo, climáticos, geográficos, marítimos, etc., de tal manera que tiene un impacto considerable sobre la constitución de la vida cotidiana. (p. 269)

través de la lucha diaria de resistencia que han vivido las comunidades, según la mirada de la clase dominante del país.

El autor señala que esos procesos de resistencias están permeados por la presencia del Estado y sus diferentes interposiciones; la introducción del capital externo y el surgimiento de los liderazgos en pro de la defensa de los territorios. Inicialmente la lucha era al interior de los ríos porque las comunidades se encontraban asentadas en espacios ricos en oro y demás recursos naturales. Una vez se empiezan a dar las migraciones a los centros poblados como Buenaventura, Cali, Medellín etc., las comunidades empiezan procesos de reconstrucción y representación de identidades a través de los terrenos que poco a poco van acondicionando, preparando, arreglando y llenando de sentido y significado simbólico a los llamados "terrenos ganados al mar".

Las familias del Pacífico han sabido crear sus sistemas de adaptación en los "espacios acuáticos"; sin embargo, esto para la clase dominante del país suele importar poco y se puede percibir cuando inicialmente se da el reconocimiento a las comunidades a través de la Ley 70. Aclarando que han venido ocupando "tierras baldías" invisibilizan los sentimientos construidos en un determinado espacio, que no es simplemente sintetizar el área adecuada para el transporte y la comunicación que es como lo concibe el desarrollo de las infraestructuras portuarias.

Para las comunidades, la construcción de TCBUEN es algo negativo debido a que trajo los más escalofriantes actos de barbarie contra la integridad del ser humano. En la comuna 5 se agudizaron situaciones de violencia, desplazamiento forzado, hasta reconocen la presencia de fosa común en el territorio. Las familias que no resistieron a las olas de violencia; tuvieron que abandonar sus casas, su territorio, sus prácticas ancestrales y el territorio con todo su sentir y significado. Orquestado por una violencia institucional, el Estado no ha garantizado la permanencia de las comunidades en su lugar de origen.

> Bueno, a mi desde sus inicios me dolió la manera como se hizo porque en un primer momento antes de eso hubo un conflicto interno, hubo desplazamiento forzado en esa zona, mucha gente dejó sus viviendas solas y se fueron por el temor a todo eso que se vio. Se vio mucha violencia, se desató una violencia muy impresionante moría mucha gente; la gente atemorizada se fue del sector eso quedó vacío gran parte de Santa fe, otra parte estaba en la

vía férrea, para allá no, porque allá no iban a crear TCBUEN, pero cuando la parte de acá que esta TCBUEN a este lado mucha gente se fue de ahí por la violencia.

Pero luego con el tiempo que TCBUEN, que se va a construir una terminal de contenedores, se escucha y escuchaba rumores, pero yo decía ¿por qué si allá no es que es peligroso?, ¿allá no disque hay fosa común? y ¿allá no disque hay esto y lo otro, por qué van a construir allá? O sea, se queda uno como que no entiendo, qué está pasando y pues su construcción ha generado un impacto negativo la gente quería hacer creer a uno que era muy positivo, porque era muy bueno, iba a generar empleo, esta comunidad iba a cambiar mucho y bueno la gente que estaba ahí era afortunada porque estar al lado de esa terminal de contenedores iba arreglar la vida de muchos, pero lastimosamente no fue así.

Entonces cuando uno ve los resultados de las cosas, uno le da tristeza ¿sí? porque se piensa en el territorio, esparcir a las personas, sacarlas de su territorio para sus objetivos particulares y se olvidan de las necesidades de que hay una comunidad y esa comunidad necesita, porque pues está utilizando el territorio, utilizando el espacio, están cohabitando con la comunidad. (Comunicación personal, entrevistado 1)

Hay quienes siguen manteniendo la misma percepción negativa, debido a las infracciones en el tema de DD. HH. que generó el proyecto TCBUEN en la comuna 5. Se identificó la falta de participación de las comunidades y la nula inversión en el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades.

El proyecto, yo no lo veo bien, no lo veo con buenos ojos precisamente porque no garantiza los DD. HH. tal cual como los tiene que garantizar. El proyecto de expansión portuaria hubiera llegado garantizándole derechos a la comunidad, que la comunidad tuviera participación, el proyecto generaría otro impacto diferente al que tiene ahora. Mi percepción de estos proyectos de expansión portuaria es que, si ellos van a venir a Buenaventura, tienen que invertir en Buenaventura, a la gente de Buenaventura hay que invertirle. Pero estos proyectos no lo están haciendo, estos proyectos están buscando generar otras cosas; mas no de generar las condiciones económicas, educativas, sociales y culturales de la gente negra que está asentada en el territorio. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Para las comunidades de Aguadulce, una de las situaciones conflictivas que viven con la construcción de Aguadulce es la pérdida de los territorios pese a los amparos jurídicos con que cuentan las familias

> Bueno, hoy uno de los conflictos de las familias, el más grave es que los intereses que se han presentado por personas externas de la comunidad frente a los territorios que están con títulos privados de algunas personas y eso ha sido una de las luchas más grandes de las personas, de las familias que viven en este momento alrededor de la vía y que hacen parte del consejo comunitario. (Comunicación personal, entrevistado 3)

Al indagar por las afectaciones de los ecosistemas, las familias identifican como una de las mayores afectaciones es corte de gran parte del mangle en la zona. Eso afectó la cadena el hábitat de peces y la piangua y por consiguiente la alimentación de las familias que vivían de la extracción

> Creo que la afectación primeramente se dio en el mangle, para poder construir y ampliar un poco, tuvieron que sacar muchos mangles y, pues, sabemos todos la importancia de los mangles en los esteros y pues aquí la primera afectación es esa. La siguiente afectación es que las aguas ya no producen esos peces, ya no vienen al mar como venían ahí a los esteros, no hay esa producción de lo que tiene que ver con la pesca. La pesca menguó, no se recogen esos pescados que antes se cogían. Las piangueras también, ya no pianguan en ese sector porque ya no se produce porque, lógico, no están los mangles. Entonces, esa ha sido una de las afectaciones del ecosistema que se ha efectuado debido a la construcción del terminal de contenedores de TCBUEN. (Comunicación personal, entrevistado 1).

Otros consideran que la afectación a la flora y fauna fue excesiva

> Bueno, a partir de la construcción del puerto los ecosistemas se han visto afectados porque para poder construir el puerto tuvieron que hacer una tala de árboles, tuvieron que primero talar todos los árboles; recordar que eso era un territorio virgen que no se había afectado a la gran magnitud como sucedió con TCBUEN desde el 2005-2006, que iniciaron las primeras rosadas que le hicieron; en el 2007 y 2008, ya las retroexcavadoras empezaron a cavar. Hubo un impacto ambiental gravísimo porque había mucha fauna y mucha flora en ese espacio. Hay que recordar que donde está ubicado TCBUEN también era un sitio de pesca, un sitio por donde se movía muchos pescadores artesanales y era un lugar donde la

> carduma era un banco de pesca y era también un lugar para escoger muchas especies marinas, para salir a coger el pescado grande, es decir que la carduma siempre la iban a buscar ahí todos los pescadores de diferentes partes de Buenaventura. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Algunas familias consideran que la vía que conduce al puerto de Aguadulce ha ocasionado alteraciones en los ecosistemas, su pancoger se vio afectado y la tierra está sin los nutrientes para producir debido a la contaminación del suelo. Además, hubo desplazamiento de la fauna silvestre de la zona.

> Bueno, los ecosistemas ya cambiaron, anteriormente el pan coger estaba alrededor de la vía, hoy ya con la construcción de la vía una mata de plátano ya no se da por toda la contaminación que votan las mulas en la carga que llevan. Las llantas se van desgastando y ellas votan un residuo como caucho, eso no deja producir nada, entonces esas tierras ya están ácidas; y lo que pega da una sola cosecha y ya, hasta ahí llegó. Los animales que antes se veían y ahora ya no, los animales donde escuchan ruido ellos no están. Antes había guatín, guagua, armadillo, había tatabro, oso, perezoso, perico. Hoy ya es muy escaso, no se ve y si lo va a encontrar tiene que meterse bien adentro, montaña a dentro porque ya no se ve más. (Comunicación personal, entrevistado 3)

> Las familias consideran que las afectaciones del puerto en el sector han sido excesivas, debido a que el puerto rompe con las dinámicas de sostenibilidad económica y de autoconsumo de las familias, de producción para su sostenibilidad y con sus prácticas comunitarias.

> Bueno, las prácticas sociales, de productividad, digamos todo lo que tiene que ver con la alimentación de las personas, de producción, digamos sostenibilidad económica y productiva, sí ha habido mucha afectación debido a que en esta zona las personas que necesitaban reforzar sus casas, a través de este estero la gente salía y traía en su canoa todo lo que tenía que ver con los palos y todo eso que ellos necesitaban sus varas, lo transportaban por ahí y retiraban sus palos, cortaban y algunos lo vendían, otros ayudaban a sus casas a fortalecerlas; entonces pues esa vía se vio afectada, muy afectada.

> Lo otro también es que anteriormente acá era una fiesta ver a las personas tejiendo su trasmallo. Ellos se iban a pescar y entonces uno veía en las tardes que ellos empezaban a

> tejer, a veces se reunían entre compañeros tomaban ahí alguito y empezaban a tejer su trasmallo, como le llaman ellos, y su atarraya. Pero pues ya no se ve esa actividad porque por esta zona es difícil la pesca. ya no pescan como antes, ya no cogen esa jaiba, cangrejo, las vecinas salían con sus cangrejos temprano en la mañana a venderlos. Ahora si se ven dos, creo que son muchas las que salen a vender las jaibas; los vecinos tienen que irse bien retirado porque por aquí ya no se puede pescar como antes y por allá lejos tiene que irse hacer su faena de pesca para poder traer algo y poder sobrevivir. Entonces vemos que las afectaciones en la productividad para la comunidad, en este sector se evidencia de esta manera y ha sido mucho… mucho el estrago que se ha visto. (Comunicación personal, entrevistado 1)

Para algunos miembros de las comunidades la construcción del puerto genera sordera, insomnio, agotamiento; las comunidades han perdido la privacidad e intimidad en sus viviendas debido a que tradicionalmente las viviendas en el pacífico cuentan con las azoteas que son lugares abiertos en la parte trasera de las viviendas en las cuales realizan todas las actividades de lavado, baño y demás, ahora se sienten intimidados por las cámaras de la empresa. La parte física de las viviendas han sido afectadas. Además, se señala que con el puerto llegó la presencia de actores armados y, por ende, la inseguridad. Sumado a esto están los tres incendios repentinos que se han dado en la comunidad sin que a la fecha se pueda identificar la causa.

> Sordera, insomnio, la gente sufre de cansancio, la comunidad se siente intimidada porque las cámaras de TCBUEN vigilan mucho las casas. Eh, la gente queda sufriendo de nervios por el azote de los contenedores tarde de la noche, las casas agrietadas y pisos dañados. La inseguridad llegó también al sector porque cuando llegó el proyecto, todos sabemos que los grupos al margen de la ley llegaron detrás del proyecto. Antes de TCBUEN allá no había grupos, allá los grupos llegaron cuando ya TCBUEN se construyó, cuando empezó TCBUEN. Los tipos en ese tiempo era la local; llegaron fue directamente porque realmente el puerto estaba ahí y ellos tenían que cuidar el puerto y eso no es un secreto para nadie. Ellos cuidan el puerto, ellos no están ahí por otra cosa. Muchas casas caídas, se ha llegado a decir que todavía no está comprobado que los incendios que ha habido en el sector han sido provocados.

> Tres incendios en menos de dos años, uno de 36 casas, otro de ocho casas y uno de seis. Vuelven a construirse porque la comunidad vuelve y las construye. Mucho se rumora porque eso se proyectó como zona de expansión portuaria, entonces las personas se niegan a vender; pero son rumores que todavía no se han concretado, pero cuando la gente dice es por algo. Hay cosas que no se han comprobado todavía no como por ejemplo la llegada de los grupos mucha gente sabe que están ahí por eso es tanta hostigadora es porque ellos están ahí y nos quieren sacar porque el puerto está ahí, ósea TCBUEN no ha generado las condiciones dignas para que la gente pueda estar en su territorio. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Hay quienes señalan que la construcción de la vía al puerto de Aguadulce acabó con la tranquilidad, la cultura y la paz, aspectos difíciles de reconstruir y dinamizar a través de los proyectos sociales que se puedan generar.

> (…) La dinámica de las familias cambio, nosotros éramos muy serviciales, muy armónicos, muy de vivir con el vecino de compartir, hoy el puerto lo rompió. Tuvimos la interrupción a la tranquilidad, a la cultura, a la paz, hoy no se puede por muchas compensaciones que la empresa haga no vamos a recuperar la tranquilidad y todo lo que perdimos culturalmente. Hoy el Estado y ninguna institución tiene como medir eso que se perdió y el daño a la cultura, hoy no hay ninguna fórmula. Hoy si se le desbaratan las casas vuelven y se la hacen, pero la cultura cómo la recuperan; haciendo un proyecto que la gente baile danza no la recuperan así, el baile se realiza como parte de la cultura, pero la cultura como tal, no hay una fórmula. (Comunicación personal, entrevistado 3)

De acuerdo con la Ley 1146 del 2007, artículo 2., *se entiende por violencia sexual contra niños, niñas y adolescentes como: todo acto o comportamiento de tipo sexual ejercido sobre un niño, niña o adolescente, utilizando la fuerza o cualquier forma de coerción física, psicológica o emocional, aprovechando las condiciones de indefensión, de desigualdad y las relaciones de poder existentes entre víctima y agresor.*

Conforme a lo que manifiesta la ley, las comunidades señalan que los muleros llegan aprovecharse de las desigualdades y de sus relaciones de poder para cometer todo tipo de abuso con las adolescentes.

> También sabemos que hay varios muleros que empiezan a coquetear a estas niñas; eso empiezan a llamarla y también uno dice esto genera también trasmisión de infecciones; empieza también una cadena de prostituciones. (Comunicación personal, entrevistado 1)

> (…) inclusive eso ha traído embarazos a temprana edad por decirte así por el tema de los muleros (…) el mulero antes de llegar a TCBUEN parquea en toda la avenida (…) ósea ha crecido la prostitución en el sector. (Comunicación personal, entrevistado, entrevistado 2)

> (…) los muleros hoy ven una niña y empiezan a ofrecerle plata. (Comunicación personal, entrevistado 3)

Las comunidades manifiestan que han desarrollado varias alternativas para ser atendidos por las autoridades locales con el objetivo de establecer un plan que permita mitigar los impactos que la construcción del puerto ha ocasionado, pero hacen caso omiso a su llamado. Desde las comunidades se han llevado a cabo mingas para la recolección de residuos en los esteros, se han realizado foros, actividades artísticas con el propósito de promover el cuidado y protección del ambiente.

> Nos reunimos con la CVC, la administración distrital y estuvo otra entidad hemos hecho talleres, hemos hecho mingas de recolección de residuos en la marea, se han hecho cine foros comunitarios ambientales (…) hicimos un proceso que se llamó Guardianes del territorio, el cual los niños de los barrios Santa Fe, Punta del Este, Santa Cruz, Palo Seco e Inmaculada. Este proyecto consistió en limpiar el estero, y así mismo le hicimos la invitación a las entidades y no llegaron. No habido como esa voluntad de querer las entidades salvaguardar el territorio en especial el medio ambiente que se ha visto tan afectado en estas comunidades. Otra acción concreta es que nosotros, a través de la danza, el teatro y la música se han narrado poesías acerca del medio ambiente, se han hecho bailes ambientales, se han hecho bingos ambientales con el fin de promover toda la conciencia ambiental en la comuna 5 de Buenaventura. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Las comunidades ven a la institucionalidad que no está comprometida en el cumplimiento de sus derechos, pese a que han acudido en busca de soluciones esto no ha sido posible.

> Bueno, nosotros hemos tenido una serie de procesos con el ministerio del interior, con la alcaldía, con la gobernación, a ver cómo de alguna forma ellos pueden como Gobierno

> recuperar o que traten de compensar lo más mínimo del daño que han hecho. La excusa es que la alcaldía es la responsable de eso porque la alcaldía es la que tiene que gestionar, porque Aguadulce dice que ellos pagan sus impuestos. La verdad es que la institucionalidad se ha quedado corta con eso, ellos con la compensación forestal que hacen se cree que se está subsanando los impactos ambientales, pero ese impacto ambiental es de los árboles que ellos cortaron, no lo ambiental que está generando con el tránsito de las mulas. Por eso buscamos que ellos pongan el acueducto para que las personas no consuman esa agua contaminada, pero no ha sido posible. (Comunicación personal, entrevistado 3)

Para algunas comunidades reparar los daños ambientales que se han generado con la construcción de los macroproyectos es bastante difícil. Consideran que las identidades construidas no son reconstruidas pese a toda la inversión que deseen realizar.

> La verdad es difícil reparar, yo no veo por dónde se pueda hacer, es muy difícil la reparación de ese daño una vez afectado el ecosistema de esa magnitud, créame que no es fácil; más, sin embargo, cualquier intento que se pueda hacer bienvenido sea, pero como estaba anteriormente no. De hecho, donde está TCBUEN existía una cancha, un aserrío donde los jóvenes jugaban futbol, se recreaban. ósea aquí en el barrio no ¿Hay lugar de recreación como tal? No, no lo hay. Hay un pequeño parque muy estrecho, muy reducido para unos cuantos niñitos pequeños, pero, así como que se diga una cancha, no la hay. Y cómo para recuperar todas las afectaciones ambientales que ha hecho o que se ha creado con TCBUEN, créame que no. (Comunicación personal, entrevistado 1)

Otras personas consideran que la mejor solución es la herramienta de construcción conjunta donde comunidad, empresa e institución tengan un trabajo articulado que involucre las necesidades e intereses de todos; porque existe una comunidad que se encuentra abatida por la manera como el puerto llegó a despojarlos de sus tradiciones y costumbres.

> Bueno, hay algo, y es que si uno clava un clavo y vuelve y lo saca ya hay un hueco y ese hueco es difícil de uno poderlo subsanar. Para poder subsanar algunos impactos ambientales existentes en la zona deben de sentarse a buscar una ruta conjunta con las comunidades para saber cómo mitigar el daño. Porque hay que recordar que donde esta TCBUEN ahora, era una cancha comunitaria, una cancha de fútbol. Si la empresa, por lo menos, quiere mejorar algún aspecto en la comunidad, tiene que trabajar de la mano con la comunidad. Solamente

> tiene que llegar a la comunidad, hablar con la comunidad, hablar con los líderes comunitarios, con el presidente, con las demás organizaciones y tratar de reivindicarse con ellos, porque hay una comunidad que está muy dolida. Entonces, llegando a encontrarse con la comunidad, la comunidad también va a dar sus soluciones de cómo hacer para mejorar esas situaciones tanto económicas como sociales y culturales que realmente se ha venido deteriorando con esta empresa.

> (…) sobrevivir a un sector, un barrio o una comuna donde realmente las condiciones económicas y sociales son precarias, todos sabemos que cuando se dispara el pico de violencia en Buenaventura ¿comienza por dónde? por la comuna número 5, comienza por Punta del Este, Santa Cruz, Inmaculada, Santa Fe, Miramar; por ahí, por esos lados comienza porque es un sitio específico donde los grupos al margen de la ley tienen harta presencia, mucha presencia de los grupos al margen de la ley, entonces una comunidad que está en estos momentos siendo víctima y es revictimizada por la empresa, porque la empresa no garantiza los derechos y vienen los grupos al margen de la ley y también violan los derechos, entonces está siendo doblemente revictimizadas la comunidad. (Comunicación personal, entrevistado 2)

Otros consideran que la mejor forma es acudir a la vía jurídica para solicitar reparación a los derechos vulnerados.

> Recién hace ocho días estamos pensando organizar eso, hicimos una reunión con los otros consejos comunitarios vecinos, a ver cómo se puede hacer una demanda, una tutela para mejorar eso. (Comunicación personal, entrevistado 3)

Con todo lo expresado es evidente y encaja perfectamente que las comunidades se encuentran en un escenario que (Rhizome against Polarization, 2020) denomina la violencia cultural o simbólica y son aspectos de una cultura social que legitima el uso de la violencia directa y se manifiesta a menudo en actitudes y prejuicios (racismo, sexismo, fascismo, islamofobia)

Pese a los derechos que amparan a las comunidades, esta violencia se vuelve tan invisible que nadie da frente y todo queda como que en un abismo que es difícil de poder calcular el fondo de los daños y perjuicios de los más afectados.

Para algunos funcionarios la sinergia entre los macroproyectos y el territorio se ve afectada porque no existen canales de comunicación que armonicen unas acciones conjuntas

> En estos momentos no hay ninguna injerencia directa porque el proyecto es de orden nación. Los puertos por lo en general son regulados a nivel nacional por la ANI o el Ministerio de Transporte. (Comunicación personal, entrevistado 4).[16]

Una de las estrategias implementadas para solucionar las afectaciones de los proyectos portuarios es que

> Hoy lo que se puede hacer es que el muelle no se siga expandiendo. Se habla que tiene otras etapas que va a seguir corriendo hacia la zona de Santa Fe y Santa Cruz. (Comunicación personal, entrevistado 4)

Una forma de mitigar los daños causados a las comunidades es a través el fortalecimiento de actividades productivas relacionadas con el reciclaje. Por otro lado, se busca que las familias puedan contar con una planta de tratamiento ante la falta de sistemas de alcantarillado. Además, desean que la empresa se involucre en las acciones sociales y ambientales de las comunidades.

> Hay que ayudar a las comunidades con otras formas de economía en términos de fortalecer actividades productivas. Se requiere promover en la zona el tema del reciclaje, fortalecer y mejorar el tema de las aguas residuales. Así como TCBUEN tiene una planta de tratamientos para ellos, también podía ayudar para la gente. TCBUEN debería asumir una postura más social dentro de la comunidad y que fortalezca la parte ambiental, porque tienen recursos, medios y tecnología. (Comunicación personal, entrevistado 4)

La puesta en marcha de la alcaldía de la Localidad Isla Cascajal es fortalecer los liderazgos para que permita mejorar los canales de negociación y romper con aquellos esquemas de “divide y vencerás”, empleado por los empresarios. Para mayores resultados desean el acompañamiento de las instituciones defensoras de derechos humanos.

> Nosotros no tenemos competencia directa sobre el proyecto. Una cosa que estamos haciendo es empoderar a las JAC de manera organizativa, que puedan ganar en estrategia de

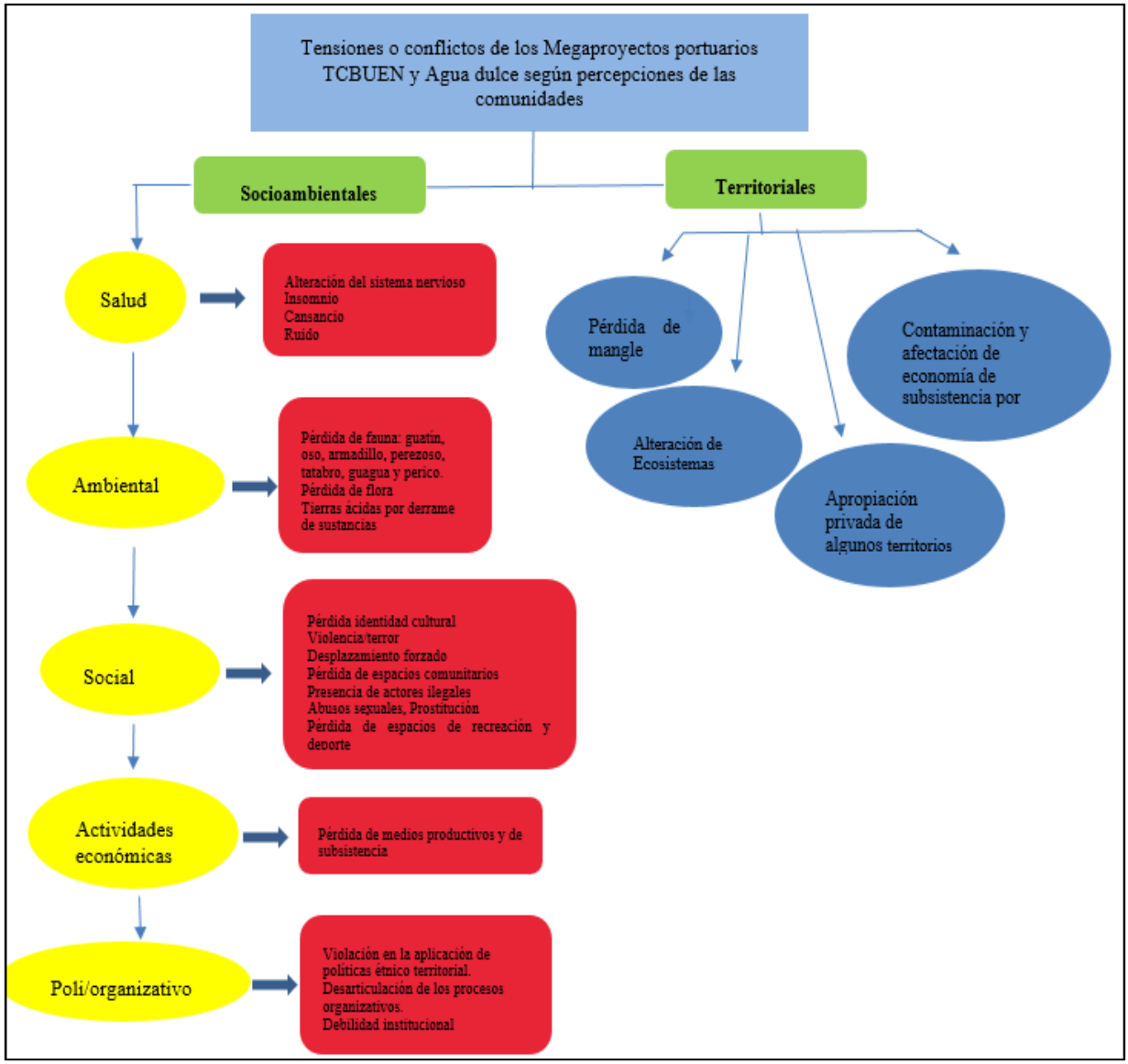
[16] Líder comunitario y en el momento se desempeña como alcalde de la Localidad Isla Cascajal

> negociación colectiva entre actores de diferentes intereses. Sabemos que la gente ha negociado con la necesidad inmediata y, la carga social y ambiental ha caído sobre las comunidades. Eso tiene que ver una debilidad en el tema institucional, porque la gente le da miedo negociar con las empresas porque sienten que ellos tienen todo el poder, tanto estatal como armado; entonces les da mucho miedo objetar un proyecto de estos o sentar una posición contraria a la del otro. La debilidad institucional se debe porque casi no han sido acompañadas por los organismos de derechos humanos que tiene que ver con la Defensoría del Pueblo y la Personería. (Comunicación personal, entrevistado 4)

Es evidente que los escenarios de terror y miedo generados a partir de los megaproyectos están debilitando liderazgos al interior de las comunidades. Esta estrategia de poder limita el acercamiento y la sinergia de las comunidades con los empresarios. Además, les es funcional para el avance de sus objetivos, debido a que las familias abandonan los espacios de dialogo y en muchos casos hasta de los territorios.

A continuación, en la Figura 7 se describen las tensiones o conflictos que se lograron identificar con las personas entrevistadas entre los que se encuentran:

Figura 6. Tensiones socioambientales y territoriales generadas TCBUEN y Aguadulce



Fuente: Elaboración propia

5. Conclusiones

A partir del proceso de recopilación y análisis de la información a través del desarrollo de la ruta metodológica estructurada en dos grandes temáticas: análisis de los macroproyectos y la planeación del desarrollo territorial, se pudo evidenciar tensiones en las diferentes dimensiones evaluadas, a saber:

5.1 Análisis de las tensiones en los macroproyectos

5.1.1 Dimensión política

Los macroproyectos portuarios en Buenaventura se inscriben dentro de una política de globalización de la economía especialmente orientada hacia la denominada Alianza Pacífico. Por tanto, se combinan decisiones normativas de superior jerarquía que responden a los compromisos adquiridos con los países de las Américas que poseen puertos sobre el océano pacífico y buscan integrarse a los mercados que se articulan en esta cuenca oceánica, con decisiones normativas de carácter nacional que poco se articulan con el territorio local.

En este sentido, el Distrito de Buenaventura funge como un convidado de piedra que responde como receptor pasivo de los planes y proyectos de escala global y de interés nacional. La capacidad política de interlocución de los agentes locales es muy limitada, sumada a la debilidad institucional y financiera para planear y gestionar el ordenamiento ambiental de su territorio. En este

sentido, se genera un cúmulo de tensiones entre lo global y lo local, donde terminan imponiéndose planes y proyectos de alcance global, sin corresponsabilidad con el territorio.

Los macroproyectos casi siempre se le imponen al Distrito y no hay una postura política y académica que genere escenarios de análisis y reflexión frente a lo que se plantea desde la mirada del otro. Por el contrario, se suman a los discursos malintencionados y excluyentes que privilegian el desarrollo de sus objetivos mercantiles globales. Un ejemplo de esto tiene que ver con el poco o nulo liderazgo de estas empresas en relación con el contexto de miedo, terrorismo, desplazamiento, amenaza y riesgo de tsunami que han vivido las familias de bajamar con la llegada del proyecto turístico Malecón Bahía de la Cruz, o con la llegada de los proyectos portuarios TCBUEN y Aguadulce en la comunidad del Bajo Calima.

Por otra parte, una de las dificultades más grandes que tuvo la investigación fue la identificación de los diferentes agentes responsables de la planeación y gestión de los macroproyectos portuarios. Pareciera una estrategia institucional negar o esconder la trazabilidad de la infraestructura civil que lidera la política portuaria en términos socio espacial y ambiental. Las instituciones consultadas no se sienten responsables directos, el acceso a la información es muy fragmentada o imposible de lograr. Esta realidad quizás no sea la expresión de un desorden institucional, sino todo lo contrario, de una estrategia de gestión que impide ejercer un adecuado control y una veeduría eficiente por parte de la sociedad y sus organizaciones de base.

5.1.2 Dimensión institucional.

Los puertos y sus planes de expansión en Buenaventura funcionan como especie de enclaves territoriales. Son macroproyectos amurallados, tanto física como funcionalmente, de ahí que no pueda hablarse de una ciudad portuaria, sino de una infraestructura portuaria separada de las dinámicas socio espaciales y ambientales de la ciudad y el territorio. Esta condición de enclave, impide que la ciudad sea receptora de beneficios por las actividades portuarias, y en ese sentido, la ciudad se ve forzada a reproducir las condiciones de marginalidad y pobreza por la ausencia de fuentes de ingresos suficientes para poder planear su territorio y definir su modelo de ocupación conforme a las dinámicas económicas locales, culturales y formas de habitar.

Tanto los planes portuarios como los proyectos de recuperación de las zonas de baja mar de la isla Cascajal por parte del turismo nacional y global, son decisiones que han tenido origen en dinámicas socio espaciales centralizadas en el Gobierno nacional. Y en ese sentido, son las autoridades nacionales como los ministerios de Vivienda, Ambiente, Transporte y Relaciones Exteriores, entre otros, los que están tomando las decisiones más importantes sobre el presente y futuro de Buenaventura como ciudad con puerto.

Desde el punto de vista reglamentario, sobresalen, por su dinámica, aquellas normas orientadas a garantizar la gestión de los macroproyectos, pero también se destacan por su estancamiento o lentitud las normas de actualización del POT al cambiar la caracterización de Buenaventura como municipio a Distrito Especial, aquellas relacionadas con la preservación y control ambiental, la mitigación de riesgos ambientales derivados del avance de los macroproyectos portuarios y, en general, los planes y proyectos que contrarresten los procesos de gentrificación socio espacial derivado de tales infraestructuras y de los proyectos turísticos asociados al Malecón Bahía de la Cruz en las zonas de bajamar.

El POT demanda de manera inmediata, antes que se agudicen las problemáticas de la ocupación del espacio público, la creación de políticas, programas o proyectos tendientes a la "regeneración urbana", pues urge contar con un espacio urbano "socialmente integrado, ambientalmente equilibrado y económicamente diversificado".

Las economías monoproductoras, en este caso asociada a los servicios portuarios, no logran irradiarse al conjunto de la sociedad, por lo cual, una gran parte de los ciudadanos de Buenaventura quedan al margen de los empleos que dicha actividad genera.

5.1.3 Dimensión simbólica

Las diferentes entrevistas realizadas a líderes cívicos y a la alcaldía menor de la Localidad Isla Cascajal dan cuenta de una extremada precaución para revelar información o para emitir juicios valorativos en torno a los macroproyectos portuarios y sus instituciones. El temor a la sanción por parte de una especie de "gran hermano" que todo lo escucha y lo sabe, es muestra del grado de

compartimentación y de control social que se ejerce simbólicamente sobre todo lo que tiene que ver con la actividad portuaria. El hecho mismo de no saber a quién acudir para realizar un reclamo o una propuesta es expresión de la construcción de unos imaginarios asociados al poder simbólico, económico y de control que representan los proyectos portuarios. "Policiar" y "urbanizar", como diría Foucault (2006, p. 385), son la misma cosa. Pero ese ejercicio de control simbólico se extiende a otros ámbitos de ejercicio de la violencia que parecieran articularse en un mismo propósito, callar las voces críticas y de resistencia.

Los macroproyectos surgieron desconociendo la cultura y los derechos de las comunidades negras que en Buenaventura son mayoría, y las comunidades indígenas que a nivel urbano tienen una presencia como minorías. Fueron ellas las que con sus luchas han ganado algunos espacios de participación y reconocimiento mediante la exigencia de aplicar la consulta previa como un derecho ganado legal y constitucionalmente; pero esto ha sido posible luego de muchos años de ser ignorados.

La posibilidad de que la consulta previa sea asumida de manera integral en los procesos de planeación y gestión de los macroproyectos no está garantizada; por el contrario, depende de las relaciones de poder y de las capacidades organizacionales y políticas que tengan las organizaciones de base.

Los paros cívicos más recientes y el llamado "estallido social" del 2017 y 2021 en Buenaventura y Cali como dos núcleos urbanos de la gran región del suroccidente colombiano, muestran un alto grado de tensión e indignación de las comunidades negras que reclaman inclusión, participación y acceso al poder decisorio en los asuntos que les competen, incrementado por el empobrecimiento derivado de la pandemia por Covid-19.

En este sentido, las tensiones son de naturaleza dual. Por un lado, el ejercicio de dominación y control que ejercen los poderes monopolistas asociados a la economía portuaria, y por otro, el carácter racial de dicha dominación que se refuerza en el dominio de minorías "blancas" sobre mayorías negras. Las negritudes no logran la plena aplicación de la consulta previa sobre los asuntos estratégicos de su territorio, ni un sistema de reparto de cargas y beneficios en los Grandes Proyectos Urbanos, de modo que se logre alcanzar justicia socio espacial y ambiental para salir de la marginalidad, la pobreza y la falta de oportunidades.

Desde el punto de vista socio espacial, es claro que los modelos urbanos que se imponen, tanto en términos de vivienda como de infraestructura, desconocen otros valores simbólicos

asociados a un hábitat que tiene sus raíces en la economía marítima y fluvial y en unos ecosistemas que le sirven de soporte, sometidos a fuertes tensiones que desequilibran y ponen en riesgo su permanencia en el tiempo.

La expansión portuaria contamina las aguas que han garantizado el sustento a pescadores artesanales durante siglos. La expansión portuaria destruye el hábitat palafito y los expulsa hacia zonas urbanas continentales que rompen las dinámicas culturales de formas ancestrales de habitar y relacionarse con las cuencas costeras y las cuencas fluviales. Resulta paradójico pensar que un territorio tan rico en agua, no pueda ofrecer agua de calidad para el consumo humano. Esto solamente puede explicarse por relaciones de poder y dominación social, racial y simbólica que, combinadas generan una crisis cultural y socioambiental de graves proporciones.

5.1.4 Dimensión socio-ambiental

Si bien es cierto, la investigación no pudo realizar un ejercicio de construcción de mapas mentales y perceptuales sobre las tensiones socioambientales como era el interés inicial, debido a un ambiente de tensiones sociales poco propicio para el encuentro y la deliberación, la información recopilada si nos permite arriesgar algunas hipótesis. El Plan Maestro, quizás más importante y de mayor fuerza que el POT, porque el primero obedece a los métodos de planeación estratégica empresarial mientras que el segundo intenta representar las dinámicas e intereses del sector público y colectivo, representa el imaginario de ciudad desde la perspectiva de la economía portuaria.

En esos mapas se construye un imaginario donde las zonas costeras e insulares tendrán una vocación portuaria y turística dominada por las dinámicas empresariales globales y las élites blancas. Sólo quedan pequeños nichos económicos para la población raizal derivados de sus relaciones ancestrales con el mar y los ríos. La imagen objetivo, es una población negra expulsada del territorio costero que adecuó y moldeó por décadas, hacia zonas continentales cada vez más alejadas del mar y de sus economías, regida por un urbanismo homogenizante que para nada reconoce las formas de habitar de las comunidades negras.

A mediano plazo, estas áreas de expansión periféricas serán zonas residenciales densamente pobladas (barrios dormitorio) que marcarán una fractura con las economías de subsistencia asociadas al mar. Con lo cual es previsible la aparición de unas nuevas tensiones entre centro y periferia urbana aún más agudas que las existentes hoy en día, porque las oportunidades de empleo o las expectativas de subsistencia estarán determinadas por las dinámicas que genera el turismo global y los servicios asociados.

Si se tiene en cuenta que el Distrito de Buenaventura no tiene la capacidad institucional para garantizar un proceso de capacitación y reorientación del mercado laboral hacia esos sectores de punta en el contexto global, es fácilmente predecible un incremento de la informalidad y una acentuación de la pobreza extrema, caldo de cultivo de violencias y conflictividades sociales.

La baja capacidad institucional de las autoridades ambientales recientemente creadas para responder a la velocidad de los conflictos ambientales generados por la expansión portuaria, hacen prever unos desequilibrios ambientales cada vez mayores que ponen en riesgo los ecosistemas y las reservas ambientales ya identificadas. La degradación de los ecosistemas marítimos por el dragado para garantizar el acceso de los barcos a los puertos, y la contaminación que generan los hidrocarburos que requieren los barcos para su movilización, además de la contaminación por ruido, están afectando no solo a la población raizal sino a las diferentes especies animales que han cohabitado con la población.

En las indagaciones que hicimos, detectamos que la velocidad con que la actividad portuaria degrada el ambiente no tiene ningún tipo de relación con la lentitud o la incapacidad institucional para mitigar sus impactos. Esta realidad, de no cambiar drásticamente en el corto y mediano plazo, representa la inminente degradación de los ecosistemas con graves consecuencias no solo para el distrito de Buenaventura sino para la región pacífica. Los ODS ya están siendo incumplidos en este territorio, lo cual requeriría de una acción de los organismos internacionales como las Naciones Unidas para detener sus graves consecuencias.

5.2 Tensiones en la planeación del desarrollo territorial

5.2.1 Enfoque territorial

Tal vez una de las tensiones más importantes, además de las arriba mencionadas, está asociada con el incremento de los conflictos entre la actividad portuaria y la ciudad. La existencia de varios procesos de planeación que no necesariamente se articulan, implica la fractura del territorio del Distrito de Buenaventura en por lo menos tres partes: i) el puerto como enclave territorial, ii) el turismo global como actividad especializada liderada por blancos y las élites nacionales en una parte de la isla Cascajal y iii) la ciudad habitada por las comunidades negras, masificada y arrinconada en barrios dormitorio sin mayores oportunidades de empleo y sobrevivencia. Todo ello en el contexto de un ecosistema degradado, tanto a nivel fluvial como marítimo.

El panorama parece apocalíptico si las tendencias actuales no se modifican drásticamente. Y de ello serán responsables no solo el gobierno nacional y local, sino los organismos internacionales que no exigen acciones inmediatas para hacer compatibles las infraestructuras portuarias con la preservación y protección de los ecosistemas culturales y naturales allí presentes.

La ciudad puerto como proyecto territorial, diferente al enclave portuario hasta ahora vigente, podría ser un instrumento para la superación de todas estas tensiones sociales, étnicas, ambientales y territoriales presentes en el Distrito de Buenaventura. Ello implica necesariamente una visión sistémica para lograr que, desde el punto de vista económico, las riquezas que genera la actividad portuaria y turística puedan implementar una visión socioambiental redistributiva orientada a la generación de justicia ambiental, social y territorial, garantizando el encuentro sustentable de culturas, economías y hábitats en entornos ambientales estratégicos para la protección de la biosfera.

La tensión entre POT y Plan Maestro corresponde a la tensión entre el interés general y particular. Ambos podrían encontrar puntos de encuentro si el liderazgo público trazara la pauta para garantizar que los intereses privados puedan materializarse en un contexto de reglas claras para la protección de ecosistemas y calidad de vida para la población. Desafortunadamente, la realidad es todo lo contario, el sector privado le traza al sector privado las exigencias para desarrollar sus proyectos, definidos a espaldas de las comunidades.

5.2.2 Planeación de los cambios.

No encontramos una preocupación real de las diferentes autoridades asociadas con los macroproyectos portuarios para prever los cambios y las afectaciones que ya están generando, especialmente en términos de degradación ambiental como de gentrificación socio territorial; más aún, creemos que los cambios en la clasificación de usos del suelo y en la caracterización del riesgo, contribuyen a profundizar dichas problemáticas. El riesgo por tsunami, por ejemplo, ha servido más para justificar la expulsión de las poblaciones que ocupan las zonas de bajamar, liberando las playas para el disfrute del sector turístico que comienza a ocupar las zonas aferentes.

El traslado de dicha población a zonas de protección ambiental extraídas de la reserva como es el caso del Macroproyectos de Vivienda de Interés Social Nacional de San Antonio, perjudica la reserva y vulnera los derechos de las comunidades negras a vivir de los recursos marítimos. Quizás la dispersión en los procesos de planeación y la falta de instrumentos claros para su gestión, configuren un ambiente propicio para que las obras de infraestructura portuaria avancen sin mayores compromisos y responsabilidades socioambientales. Lo mismo está sucediendo con el carácter de ilegalidad de los barrios palafitos del área de influencia de los proyectos portuarios, en tanto que dicha condición no posibilita prever el traslado y construcción de viviendas dignas para estas comunidades, sino su expulsión definitiva sin alternativas de solución debido a que no acreditan la propiedad privada de sus predios. Se desconoce la propiedad comunal de estos territorios por su condición étnica.

5.2.3 Enfoque integral.

Ya hemos mencionado que el Gobierno nacional carece de instrumentos de planeación y gestión que permitan articular o mediar las tensiones y conflictos entre lo local, nacional y global. En el territorio se superponen una serie de capas de decisiones económicas con implicaciones socioambientales y territoriales que no dialogan ni se articulan, por el contrario, se repelen y entran en conflicto permanente. Llama la atención la creación del Establecimiento Público Ambiental -

EPA- para el Distrito Especial de Buenaventura en 2014 con múltiples debilidades de funcionamiento y capacidad técnica.

El EPA se suma a otras autoridades ambientales regionales y nacionales, con lo cual se fractura la visión ambiental del territorio y se complejiza la posibilidad de definir las competencias y articulaciones frente a fenómenos y conflictos ambientales que pueden tener repercusiones más allá de los límites político-administrativos para convertirse en conflictos continentales propios de la globalización. Una primera lectura de EPA muestra ser más un problema burocrático que una solución tecnocrática. Los proyectos portuarios no entran en las funciones de EPA, lo cual refuerza el carácter de excepción de los GPU como lo plantea Vainer (2012); y un espacio autónomo, muchas veces desregulado, o en todo caso muy flexible para responder a las necesidades de expansión sin controles burocráticos e interferencias ciudadanas o de grupos de poder.

5.2.4 Participación de la sociedad civil.

Para Espinosa (2009) la participación ciudadana consiste en la resolución y/o transformación de los conflictos políticos a través de la creación y apropiación de espacios de discusión públicos que permitan el debate racional, la interacción comunicativa y la incidencia directa de los ciudadanos en la toma de decisiones. De acuerdo con esa definición de participación y lo manifestado por las comunidades en las entrevistas, en la comuna 5 donde se encuentran los proyectos TCBUEN y Aguadulce no han participado en nada sobre los proyectos portuarios. Las comunidades solo han sido tenidas en cuenta para manifestarles la llegada de un “monstruo” como lo reconocía una de las participantes.

Esto se debe a que el Gobierno nacional, apoyado por el local, ha permitido que los empresarios violen todo tipo de derechos constitucionales. Parece que a los proyectos portuarios se les vuelve una regla la excepcionalidad, a los megaproyectos se les permite de todo; las comunidades quedan jurídica y constitucionalmente sin la garantía de sus derechos. El Gobierno delegó la responsabilidad a los empresarios de reconocerlos o no y, en ese escenario, lo único que interesa es llevar a cabo el objetivo. Predomina una política del silencio por los entes de control.

En el territorio nadie controla los abusos y atropellos que generan los proyectos portuarios a las familias. Cuando las comunidades se organizan para reclamar sus derechos son amenazados o llegan los incendios inesperados como ha sucedido en el barrio San José en sector de baja mar, o la comuna 5 y Bajo Calima, sectores que sufren el desalojo de las comunidades por la presencia de proyectos de interés nacional.

5.3 Consideraciones sobre la metodología

La metodología fue asertiva para la investigación porque permitió el análisis y reflexión de los grandes proyectos bajo criterios multidimensionales. Esta metodología debería ser abordada por los gobiernos nacionales y locales para garantizar un proceso de ordenación ambiental del territorio, especialmente en regiones tan complejas como el Pacífico donde confluyen tantos intereses económicos y tantos conflictos socio-ambientales que tensionan a las comunidades étnicas con los macroproyectos de desarrollo portuario, minero energético extractivista, maderero, etc.

En efecto, quizás el reto más grande para la gobernabilidad de la región pacífico es reconocer lo que Escobar (2018) denomina las “prácticas de la diferencia”, perspectivas diferentes, formas de conocimiento, subjetividades, tradiciones y prácticas que no necesariamente encajan en estrategias de desarrollo hegemónicas. Son dinámicas culturales, muchas de ellas ancestrales, que no pueden ser sometidas a procesos de colonialismo, por el contrario, deben ser reconocidas y aceptadas. Como diría Escobar (2018, p. 367) “ellos se relacionan con el desarrollo desde esta perspectiva, ya sea resistiéndolo, tolerándolo o incluso apoyándolo cuando respalda un determinado aspecto de su proyecto de vida”.

La academia en general tiene una enorme responsabilidad porque al situarse en el territorio debería contribuir significativamente al conocimiento y difusión del pacífico como expresión territorial, ambiental, cultural y económica de unas maneras de habitar donde se conjugan la tierra y el agua (dulce y salada), el continente y el mar, la ancestralidad indígena y las tradiciones africanas de las comunidades negras. El gran reto es facilitar el encuentro de dos mundos, convirtiendo las tensiones en oportunidades para lograr otras maneras de concebir, imaginar y practicar mundos posibles que contribuyan a inclinar la balanza hacia relaciones armoniosas entre sociedad (es), espacio (s) y naturaleza (s).

Bibliografía

Acebedo, L. F. (2019). *La Renovación Urbana de la Comuna San José en Manizales.* [Trabajo presentado como requisito de ascenso a Profesor Titular, Universidad Nacional de Colombia sede Manizales]

Achard, D., García, J. I. y González, L. D. (2001). *América Latina a principios del siglo XXI: integración, identidad y globalización, actitudes y expectativas de las elites latinoamericanas*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Acuerdo No. 03 de 2001. [Concejo Municipal de Buenaventura]. Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el municipio de Buenaventura, Valle del Cauca. 08 de mayo de 2001 https://www.buenaventura.gov.co/images/multimedia/acuerdo_no_03_de_2001_-_pot_2013.pdf

Acuerdo No. 034 del 2014. [Consejo Municipal de Buenaventura]. Por la cual se crea el Establecimiento Público Ambiental Distrito de Buenaventura-EPA. Disponible en: https://www.epabuenaventura.gov.co/wp-content/uploads/2017/07/Acuerdo-No.-34-Final.pdf

Albuquerque, F. (1995). Competitividad Internacional, Estrategia Empresarial y el papel de las Regiones. *Revista EURE*, *21*(63). http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1138

Alcaldía Distrital de Buenaventura. (2020). Plan de Desarrollo Distrital 2020-2023 Buenaventura con Dignidad.

Alemany, J. (2008). Renovación urbana en los puertos de América Latina. *Portus Nº15 RETE–Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades*.

Alianza Social Continental GTAC-ASC. (2009). *Megaproyectos* (1ª ed.). Plataforma Interamericana de Derechos Humanos, Democracia y Desarrollo. https://www.alai.info/wp-content/uploads/2010/03/megaproyectos.pdf

Almario, O. (2004). Dinámica y consecuencias del conflicto armado colombiano en el Pacífico: limpieza étnica y desterritorialización de afrocolombianos e indígenas y "multiculturalismo" de Estado e indolencia nacional. En E. Restrepo y A. Rojas. (Eds.) *Conflicto e (in)visibilidad Retos en los estudios de la gente negra en Colombia* (pp. 173 - 193). Editorial Universidad del Cauca

Aprile-Gniset, J. (2002). *Hábitats y sociedades del Pacífico: Génesis de Buenaventura: memorias del Cascajal* (Vol. 2). Universidad del Valle, Centro de Investigaciones Territorio, Construcción y Espacio (CITCE). https://repositorio.uniPacífico .edu.co/handle/uniPacífico /707

Arancibia, S., Contreras, E., Mella, S., Torres, P. y Villablanca, I. (2005). *Evaluación Multicriterio: aplicación para la formulación de proyectos de infraestructura deportiva*. https://www.dii.uchile.cl/~ceges/publicaciones/ceges48.pdf

Arboleda S. (2004). Negándose a ser desplazados: afrocolombianos en Buenaventura. En E. Restrepo y A. Rojas. (Eds.) *Conflicto e (in)visibilidad Retos en los estudios de la gente negra en Colombia* (pp. 173 - 193). Editorial Universidad del Cauca.

Arroyo, A. (2018). Violencia estructural: la cara oculta de la violencia. *Dejusticia.* https://www.dejusticia.org/column/violencia-estructural/

Beck, U. (2008). *¿Qué es la Globalización? Falacias de la Globalización, respuesta a la Globalización*. Paidós.

Cámara de Comercio de Buenaventura. (2017). Análisis Socioeconómico de Buenaventura 2016. En *CCBUN.ORG*.

https://www.ccbun.org/images/multimedia/analisis_socioeconomico_del_distrito_de_buenaventura_2016.pdf

Casa Local Santa María Goretti. (2016). *Buenaventura- Valle del Cauca*. Madrelaura.org. https://madrelaura.org/buenaventura--valle-del-cauca/132/cod21/

Castaño, L. M. (2019). *Kala Buenaventura*. Vatia. https://vatia.com.co/Portals/0/pdfs/20190814-ppt5-KalaEspan%CC%83ol.pdf?ver=2019-08-20-154744-637

Castells, M. (1999). *La Era de la Información: Economía, Sociedad y Cultura*. (1ª ed.). Siglo Veintiuno Editores.

Castells, M. (2205). *Globalización, desarrollo y democracia: Chile en el contexto mundial. Santiago de Chile*. Fondo de Cultura Económica.

Castoriadis, C. (1975). *La institución imaginaria de la sociedad*. Tusquets Editores.

Castro Agudelo, J, Insuasty Delgado, P, Arroyo, Á, Estany, A, Gallo González, A, D'Angiuro, I y Sagarra, R. (2015). *La Buenaventura que nos merecemos: plan maestro 2050*. Fundación Esteyco. http://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/handle/10906/86970

Centro de Estudios Judiciales. (s.f.). Guía de incidencia en política pública. En *Empoderando a la sociedad civil en las decisiones de interés público*. CEJ. https://www.cej.org.py/uploads/guia-de-incidencia-en-politica-publica-2015-1527376029.pdf

Centro de Memoria Histórica. (2015). *Buenaventura: Un puerto sin comunidad*. CNMH.

Comisión Intereclesial de Justicia y Paz y Mundubat. (2015). Buenaventura. El despojo para la competitividad. https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/86731/1/Informe_Buenaventura.pdf

Comité Intergremial e Interempresarial de Buenaventura-CIIB. (2019). Orientaciones Estratégicas POT/POD Modernos.

https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/86997/1/orientaciones_estrategica_.pdf

Conpes 3169. (2002) [Departamento de Planeación]. *Política para la población afrocolombiana*. https://www.minagricultura.gov.co/Normatividad/Conpes/Conpes%203169%20de%202012.pdf

Conpes 3180. (2002) [Departamento de Planeación]. Programa para la reconstrucción y desarrollo sostenible del Urabá Antioqueño y chocoano y bajo medio Atrato. Ampliación del Conpes 3169 "política para la población afrocolombiana". http://intranet.bello.gov.co:8081/intranet/start/sig/Normograma/documento%20conpes/2002/conpes%203180%20de%202002.pdf

Conpes 3310. (2004) [Departamento de Planeación]. *Política de acción afirmativa para la población negra colombiana*. http://intranet.bello.gov.co:8081/intranet/start/sig/Normograma/documento%20conpes/2004/conpes%203310%20de%202004.pdf

Conpes 3342. (2005) [Departamento de Planeación]. *Plan de Expansión Portuaria 2005-2006: Estrategias para la competitividad del sector portuario.* https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2018/Enero/Puertos_26/CONPES-3342-2005-2006.pdf

Conpes 3410. (2006) [Departamento de Planeación]. *Política de Estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura*. https://www.refworld.org.es/docid/5d7fc1cda.html

Conpes 3491. (2007) [Departamento de Planeación]. *Política de Estado para el Pacífico colombiano*. https://www.minvivienda.gov.co/normativa/conpes-3491-2007

Conpes 3744. (2013) [Departamento de Planeación]. *Política portuaria para un país más moderno.* https://www.minambiente.gov.co/documento-normativa/conpes-3744-de-2013/

Convenio Núm. 169 de la OIT (2015) sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes. Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas. Lima: OIT/Oficina Regional para América Latina y el Caribe, 2014.

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_345065.pdf

Cuenya, B., Novais, P., Vainer, C. B., de Novais, P. y Latin American Studies Association. International Congress. (2012). *Grandes proyectos urbanos miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña* (1ª ed.). Alianza Editorial.

Delgado, J y Diossa, L. (2004). La globalización: consecuencias humanas Zygmunt Bauman México: fondo de cultura económica, 1999. Universidad Nacional de Colombia.

Departamento Nacional de Estadísticas DANE. (febrero de 2019). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. https://www.Dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018/herramientas

DNP. (2017, 9 febrero). *Buenaventura, la puerta de entrada al Pacífico, comienza a diseñar su desarrollo a 20 años.* GOV.CO. https://www.dnp.gov.co/Paginas/Buenaventura,-la-puerta-de-entrada-al-Pac%C3%ADfico,-comienza-a-dise%C3%B1ar-su-desarrollo-a-20-a%C3%B1os.aspx

Departamento Nacional de Planeación (DNP), Ministerio de Agricultura. (1993). *Conpes social. Política de Desarrollo Rural Campesino*. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Social/8.pdf

DNP, PND, Gómez, A. S., PNDH (Colombia) y Agencia de la Cooperación Alemana (GTZ). (2005). *Los municipios colombianos hacia los objetivos de desarrollo del milenio: salud, educación y reducción de la pobreza* (1.ª ed.). Departamento Nacional de Planeación.

Decreto 2811 de 1974 [Presidencia de la República]. Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente. Diciembre 18 de 1974. https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1551

Decreto 1320 de 1998 [Presidencia de la República]. por el cual se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras para la explotación de los recursos naturales dentro de su territorio. Julio 13 de 1998. https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1266073#:~:text=DECRETO%201320

%20DE%201998%20%28julio%2013%29%20por%20el,de%20los%20recursos%20naturales%20dentro%20de%20su%20territorio.

Decreto 1745 de 1995 [Presidencia de la República]. Por el cual se reglamenta el Capítulo III de la Ley 70 de 1993, se adopta el procedimiento para el reconocimiento del derecho a la propiedad colectiva de las "Tierras de las Comunidades Negras" y se dictan otras disposiciones.Octubre 12 de 1995. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=7389#:~:text=DECRETO%201745%20DE%201995%20%28Octubre%2012%29%20%22Por%20el,las%20Comunidades%20Negras%22%20y%20se%20dictan%20otras%20disposiciones%22.

Duque Escobar, E. (2010). *Dos notas sobre los retos para el desarrollo portuario en Colombia* [Trabajo de grado, Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales]. Repositorio institucional UNAL. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/3284?show=full

Elías, J. E; Vidal, A. (Eds.). (2013). *Ciudades portuarias en la gran cuenca del caribe. Visión histórica*. Editorial Universidad del Norte.

Escobar, A. (2004). Desplazamientos, desarrollo y modernidad en el Pacífico colombiano. En E. Restrepo y A. Rojas. (Eds.) *Conflicto e (in)visibilidad Retos en los estudios de la gente negra en Colombia* (pp. 141 - 156). Universidad del Cauca.

Escobar, A. (2005). *Más allá del tercer mundo: globalización y diferencia*. Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Universidad del Cauca.

Escobar, A. (2010). *Territorio de diferencia: lugar, movimientos, vida, redes.* Envión Editores.

Escobar, J. y Bonilla-Jiménez, F. I. (2009). Grupos focales: una guía conceptual y metodológica. Cuadernos Hispanoamericanos de Psicología, 9(1), 51-67. http://sacopsi.com/articulos/Grupo%20focal%20(2).pdf

Escobedo, R. (2014). La crisis de Buenaventura la vive todo el Pacífico. Fundación Ideas para la Paz, Bogotá D.C.

Espinosa, M. (2009). La participación ciudadana como una relación socio-estatal acotada por la concepción de democracia y ciudadanía. Andamios, *Revista de Investigación Social*, 5(10), 71. https://doi.org/10.29092/uacm.v5i10.169

Estupiñan, D. (s.f.). *Más puerto; menos comunidad: impacto de la estrategia económica de ampliación portuaria en buenaventura. Caso: barrio La Inmaculada Concepción, comuna número cinco de Buenaventura*. Comité Inter Organizacional por la defensa de los derechos de las comunidades que habitan los territorios ganados al mar en Buenaventura. https://renacientes.net/wp-content/uploads/2019/03/Buenaventura_compressed.pdf

Ferrer, A (1996) *Historia de la globalización. orígenes del orden económico mundial*. Fondo de Cultura Económica.

Flórez, A. J. y Millán Echeverri, C. (2007). Derecho a la alimentación y al territorio en el Pacífico colombiano. Diócesis de Tumaco. https://cidafucm.es/IMG/pdf/INFORME_LIBRO_DD_ALIMENTACION.pdf

Fundación Ideas para la Paz. (2019). *Puerto Tribugá: una discusión que va más allá de lo evidente*. FIP. https://ideaspaz.org/publicaciones/opinion/2019-09/puerto-tribuga-una-discusion-que-va-mas-alla-de-lo-evidente

Geilfus, F. (2002). *80 herramientas para el desarrollo participativo* (8.ª ed.). Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA.

Gisbert, T., Pinto, M. J. y Sulé, J. (2015). *Asedio a las comunidades: Los impactos de una empresa Catalana, Grup TCB, en Buenaventura, Colombia*. Taula Catalana per la Pau i els Drets humans a Colòmbia. https://www.taulacolombia.org/wp-content/uploads/2020/04/2015-Los-impactos-de-una-empresa-catalana-Grup-TCB-en-Buenaventura.pdf

González, V., Grez, F., Cubillos, F., Pinto, D. y Escobar, J. (2016). *Dimensión socioambiental de los conflictos territoriales en Chile*. Publicaciones del OLCA - Investigación.

Gómez, D. y Suárez, C. (2009). *El pacífico colombiano: problemática regional e integración del Gobierno nacional en los últimos veinte años. 1987-2007* (1ª ed.). Editorial Universidad del Rosario. http://repository.urosario.edu.co/handle/10336/3814

Granda, J. (2006). *Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios*. CEPAL. https://www.cepal.org/es/publicaciones/6300-ciudades-puerto-la-economia-globalizada-la-arquitectura-organizacional-flujos

Grupo de trabajo del PEAP (2017). *El papel del Valle del Cauca en el proceso de integración de la Alianza Pacífico* (Vol. 5). Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico (PEAP). https://www.icesi.edu.co/centros-academicos/images/Centros/peap/publicaciones/WP-PEAP_05-FINAL.pdf

Habegger, S y Mancila, L. (2006). El poder de la Cartografía Social en las prácticas contra hegemónicas o La Cartografía Social como estrategia para diagnosticar nuestro territorio. *Biblioteca Digital de Extensión Universitaria,* 1-10 http://beu.extension.unicen.edu.ar/xmlui/handle/123456789/365

Hernández, P. (2022, 17 agosto). *San Antonio: Días claves para el futuro y conservación del humedal Ojos de Mar*. El Desconcierto - Prensa digital libre. https://www.eldesconcierto.cl/bienes-comunes/2022/08/17/san-antonio-dias-claves-para-el-futuro-y-conservacion-del-humedal-ojos-de-mar.html

Jarillo Aldanueva, A. (2001). Globalización: concepto y papel del estado. *Boletín de la Facultad de Derecho*, *18*. http://e-spacio.uned.es/fez/view/bibliuned:BFD-2001-18-F474BBC3

Jiménez, N. y Delgado, W. (2008). La política pública de privatización del sector portuario y su impacto en la organización del trabajo en el puerto de Buenaventura. *Pensamiento y Gestión*, *25*, pp. 178-213. http://www.scielo.org.co/pdf/pege/n25/n25a10.pdf

Kyscrapercity.com. (2008). Colombia, el Triángulo de Oro. https://www.skyscrapercity.com/threads/colombia-el-tri%C3%A1ngulo-de-oro.708402/

Ley 23 de 1973. Por la cual se conceden facultades extraordinarias al Presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones. Diciembre 19 de 1973. https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=9018

Ley 134 de 1994. Por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana. Mayo 31 de 1994. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=330

Ley 99 de 1993. Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras

disposiciones. Diciembre 22 de 1993. https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=297

Ley 70 de 1993. Por la cual se desarrolla el artículo transitorio 55 de la Constitución Política. Agosto 27 de 1993. https://normativa.archivogeneral.gov.co/ley-70-de-1993/

Ley 21 de 1991. Por medio de la cual se aprueba el Convenio número 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, adoptado por la 76a. reunión de la Conferencia General de la O.I.T., Ginebra 1989. Marzo 6 de 1991. https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=37032

Ley 1146 de 2007. Por medio de la cual se expiden normas para la prevención de la violencia sexual y atención integral de los niños, niñas y adolescentes abusados sexualmente. Julio 10 de 2007. https://www.mineducacion.gov.co/1621/article-146167.html

Lizcano, F. (2012). Conceptos de ciudadano, ciudadanía y civismo. *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana*, *11*(32), 269-234. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-65682012000200014

Llauger, W. (2014). Logística: Una estrategia para la competitividad. Blogs EOI. http://www.eoi.es/blogs/madeon/2014/03/13/logistica-una-estrategia-para-la-competitividad/

Mato, D. (2006). Una Crítica de la idea de "Desterritorialización" y otras afines, basada en estudios de casos sobre procesos de Globalización. En D. Herrera Gómez y C. E. Piazzini (Eds.), *(Des) territorialidades y (No) lugares: Procesos de configuración y transformación social del espacio* (pp. 95-116). La carrera Editores E. U

Mayorga, D. (2014, 16 agosto). *La hora del Valle del Cauca*. EL ESPECTADOR.COM. https://www.elespectador.com/economia/la-hora-del-valle-del-cauca-article-511100/

Mbomío, L. (2017, 6 junio). El pueblo de Buenaventura no se rindió. Afroféminas. https://afrofeminas.com/2017/06/06/el-pueblo-de-buenaventura-no-se-rindio/

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2020). Estamos aprovechando las nuevas oportunidades generadas por la pandemia: CRCI del Valle del Cauca. https://competitivas.gov.co/noticias/estamos-aprovechando-las-nuevas-oportunidades-generadas-por-la-pandemia-crci-del-valle-del

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. (2006). Terminales portuarios. En *Guía Ambiental*. Dirección de Desarrollo Sectorial Sostenible.

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. (2022). *¿Qué son los macroproyectos de interés social nacional?* Ministerio de Vivienda, Ciudad y Desarrollo. https://www.minvivienda.gov.co/node/1298#:%7E:text=Los%20macroproyectos%20son%20entendidos%20como%20el%20conjunto%20de,de%20servicios%20p%C3%BAblicos%2C%20espacios%20p%C3%BAblicos%20y%20equipamientos%20colectivos.

Molano, A. (2013, 23 febrero). *Buenaventura, entre la pobreza y la violencia*. EL ESPECTADOR.COM. https://www.elespectador.com/colombia/mas-regiones/buenaventura-entre-la-pobreza-y-la-violencia-article-406499/

Mora-Páez, H. y Jaramillo, C. M. (2004). Aproximación a la construcción de cartografía social a través de la geomática. *Ventana Informática*, *11*, pp. 129-146. http://beu.extension.unicen.edu.ar/xmlui/handle/123456789/348

Naciones Unidas: UNCTAD. (1996). Desarrollo y gestión de las terminales de contenedores:

La experiencia de Sri Lanka (1980-2002) [Monografía]. https://unctad.org/es/system/files/official-document/ship49418_sp.pdf

Nayyar, D. (2000). Mundialización y estrategias de desarrollo. UNCTAD. Seminario de Alto Nivel sobre Comercio y Desarrollo: Orientaciones para el Siglo XXI Bangkok, 12 de febrero.

Noguera de Echeverri, A. (2004). *El reencantamiento del mundo*. [Trabajo de grado, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio Institucional UNAL https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/9154

Noguera de Echeverry, A. P. (2012). *Crisis ambiental: pérdida del cuerpo y de la tierra*. Cultura y Droga *17* (19), 313-322.

http://culturaydroga.ucaldas.edu.co/index.php/component/content/article/92-vol-19-espanol/102-vol-19-enero-diciembre-2012

Observatorio Pacífico y Territorio. (2014). www.Pacífico colombia.org/el-Pacífico

Ó Loingsigh, G. (2013). La Reconquista del Pacífico: invasión, inversión, impunidad. Bogotá: Proceso de Comunidades Negras-PCN, Coordinador Nacional Agrario-CNA. Buenaventura. Barbarie y Pobreza en la capital de la Alianza Pacífico.

Oslender, U. (1998). Espacio e identidad en el pacífico colombiano: perspectivas desde la costa caucana. Cuadernos de Geografía: *Revista Colombiana de Geografía*, 7(1-2), 251–290. https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/70843

Oslender, U. (2004). Geografías de terror y desplazamiento forzado en el Pacífico colombiano: conceptualizando el problema y buscando respuestas. En E. Restrepo, y A. Rojas (Edits.), *Conflicto e (in)visibilidad. Retos en los estudios de la gente negra en Colombia* (págs. 35-52). Universidad del Cauca

PEAP (2017). Programa de Estudios de la Alianza del Pacífico (PEAP). https://www.icesi.edu.co/centros-academicos/images/Centros/peap/publicaciones/WP-PEAP_05-FINAL.pdf

Peña Cubillos, A. P., Lote Rayo, C. L., Martínez, E. Y. y Morales Albarracín, M. A. (2020). *Mujeres de Nuquí haciendo economía para la vida. Panorama frente a la posible construcción del Puerto de Aguas profundas en el Golfo de Tribugá*. Instituto Colombo-Alemán para la Paz - CAPAZ.

Peña, A., Morales, M., Lote, C. y Martínez, E. (2022). ¿Desarrollo para quién? Mujeres afrodescendientes y perspectivas sobre el Puerto de Aguas Profundas en el golfo de Tribugá. (Documento de Trabajo, n.º 2). Instituto Colombo-Alemán para la Paz – CAPAZ. https://www.instituto-capaz.org/wp-content/uploads/2022/02/DT2_2022_Pen%CC%83a-et-al_web79.pdf

Pérez Silva, R. M., Guilarte Gainza, A., Nápoles-Álvarez, J., Díaz-Puig, A., Fernández-Morgado, O. R. y Abalos-Rodríguez, A. (2015). Valoración de impacto ambiental en el Puerto Moa-

Holguín. *Revista Colombiana de Biotecnología*, *17*(2), 129-139. https://doi.org/10.15446/rev.colomb.biote.v17n2.54287

Pérez-Valbuena, G. J, (2008). Historia, geografía y puerto como determinantes de la situación social de Buenaventura. En: J. Viloria-de-la-Hoz (ed.), *Economías del Pacífico colombiano*, (pp. 55-81), Banco de la República de Colombia. https://doi.org/10.32468/dtseru.91

Plan Nacional de Desarrollo, 1998-2002: Cambio para construir la paz (1999). Departamento Nacional de Planeación. https://repositoriocdim.esap.edu.co/handle/123456789/8585

Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014: *Prosperidad para todos* (2011). Departamento Nacional de Planeación. https://dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/PND-2010-2014

Plan Nacional de Desarrollo, 2014-2018: *Todos por un nuevo país* (2015). Departamento Nacional de Planeación. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND%202014-2018%20Tomo%202%20internet.pdf

Plan Nacional de Desarrollo, 2018-2022: *XVII. Pacto Región Pacífico: Diversidad para la equidad, la convivencia pacífica y el desarrollo sostenible*. (2019). Departamento Nacional de Planeación. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/BasesPND2018-2022n.pdf

Plan de Desarrollo Distrital, 2020—2023: *Buenaventura con dignidad* (2020). Consejo Distrital de Buenaventura, Valle del Cauca. https://www.buenaventura.gov.co/images/multimedia/20200731_plan_de_desarrollo_distrital_2020_2023.pdf

Portafolio. (2017, 13 junio). Carga de Buenaventura sería movida al 100% en una semana. Portafolio.co. https://www.portafolio.co/economia/carga-de-buenaventura-seria-movida-al-100-en-una-semana-506801

Ramírez Jaramillo, J. C., Osorio, H., y Parra-Peña, R. I. (2007). Escalafón de la competitividad de los departamentos en Colombia. Publicación de las Naciones Unidas. http://hdl.handle.net/11362/4815

Resolución 01141 de 2016 [Autoridad Nacional De Licencias Ambientales – ANLA]

Restrepo, E. y Rojas, A. (2004). *Conflicto e (in) visibilidad. Retos en los estudios de la gente negra en Colombia*. Editorial Universidad del Cauca.

Rhizome against Polarization. (2020, 1 octubre). *La definición de violencia según Johan Galtung*. https://rap.education/es/conocimiento-de-fondo/violencia/

Rodríguez, M. F. (2010). Espacio público y segregación urbana. El caso del asentamiento Costanera Sur Rodrigo Bueno. En *Expresiones de la apropiación espacial en las ciudades latinoamericanas* (1.ª ed., pp. 181-191). Fundación Ideas. Instituto de estudios sociales y ambientales ediciones.

Rosero, C. (2006). Los afrodescendientes y el conflicto armado en Colombia: la insistencia en lo propio como alternativa. En C. Mosquera, M. Pardo y O. Hoffman (Eds.), *Afrodescendientes en las Américas. Trayectorias sociales e identitarias*. Universidad Nacional de Colombia, pp. 548-559 https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/2863/06CAPI05.pdf?sequence=2

Salazar, L.; Acosta, A.; Romero-Tibabuzo, C.; Guerrero-Kommritz, J.; Acero, A.; Dueñas, P.; Campos, N.; Borrero-Pérez, G.; Puyana, M.; Díaz, C.; Zea, S.; Bocanegra, V.; Ruiz-Pino, D. (2021). *Fauna Marina: Bahía de Taganga, Caribe colombiano*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana. http://doi.org/10.11144/Javeriana.9789587816082

Sandoval, C. (2014). *Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local en América Latina*. CEPAL.

Santos, M. (1993). Los espacios de la globalización. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, *13*, pp. 69-77. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=86380

Sassen, S. (1998). Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *EURE (Santiago)*, *24*(71). https://doi.org/10.4067/s0250-71611998007100001

Santos, Milton. (1996). Los Espacios de la Globalización. En: Globalización, y Gestión del Desarrollo Regional. Editorial Facultad de Humanidades de la Universidad del Valle.

Semana Rural. (2018, 16 mayo). ¿Para qué sirvió el paro cívico de hace un año en Buenaventura? Semana rural. Recuperado 26 de septiembre de 2022, de https://semanarural.com/web/articulo/un-ano-del-paro-civico-de-buenaventura/519

Sierra Pacheco, G. (2019). *Análisis sobre los aspectos ambientales en las terminales portuarias que provocan un impacto ambiental en el medio ambiente* [Trabajo de grado, Universidad del Rosario]. Repositorio institucional EdocUR. http://repository.urosario.edu.co/handle/10336/19421

Sociedad Puerto Industrial Aguadulce Buenaventura (s.f.). https://www.puertoaguadulce.com/

SOYDEBUENAVENTURA.COM. (2018) Avanza la contratación y estructuración del Centro de Actividades Económicas de Buenaventura. https://www.soydebuenaventura.com/articulos/avanza-la-contratacion-y-estructuracion-del-centro-de-actividades-economicas-de-buenaventura

Stiglitz, J. E. (2002). El malestar en la globalización. (C. Rodríguez Braun, Trad.) Taurus.

Taylor, C. (2006). Imaginarios sociales modernos. Paidós.

TCBUEN.Com. (s.f.). History. https://www.TCBUEN.com/en/?s=buenaventura&id=8469

Torres, J. (1996). *Globalización e interdisciplinariedad: el curriculum integrado* (2.ª ed.). Morata.

Torres Andrade, M. C. (1999). Planeación y desarrollo territorial, metodología para su diseño. *Revista austral de ciencias sociales*, 3, pp. 141-158. http://revistas.uach.cl/pdf/racs/n3/art10.pdf

Trujillo Irrurita, V. (2011). Turismo en Buenaventura y los actores que participan en la cadena. [Trabajo de grado, Universidad ICESI - Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas - Programa de Economía y Negocios Internacionales]. Repositorio ICESI. https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/66815/1/turismo_buenaventura_cadena.pdf

UniAndes. (2021). Las balas en Buenaventura. https://cerosetenta.uniandes.edu.co/las-balas-en-buenaventura/

Valenzuela, S. (2014, 5 abril). *Destierro en bajamar*. ELESPECTADOR.COM. Recuperado 25 de septiembre de 2022, de https://www.elespectador.com/colombia/mas-regiones/destierro-en-bajamar-article-485127/

Vásquez Barquero, A. (2005). *Las nuevas fuerzas del desarrollo*. Antoni Bosch Editor, S.A.

Vega, R. (2014, 21 abril). *Trasfondo económico de un crimen de lesa humanidad*: *La motosierra y el libre comercio*. Polo. https://www.polodemocratico.net/trasfondo-economico-de-un-crimen-de-lesa-humanidad-la-motosierra-y-el-libre-comercio/

Vilani, R. M., Cruz, J. L. V. D. y Pedlowski, M. A. (2021). La sal del puerto: conflictos ambientales derivados del Puerto de Açu, estado de Rio de Janeiro, Brasil. *Ambiente & Sociedade*, *24*. https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc20200190r1vu2021l5ao

Villa, W. (2002). El Estado multicultural y el nuevo modelo de subordinación. En Gaviria, C. (Eds.) El debate a la Constitución (pp. 89 – 101). Editorial Universidad Nacional de Colombia – ILAS.

Villa, W. (2013). Colonización y conflicto territorial en el bajo Atrato. El poblamiento de las cuencas de la margen oriental. Estudios del Pacífico Colombiano, 1, pp. 9-56. https://uniclaretiana.edu.co/sites/default/files/Adjuntos/rev-estud-pacif-fin-1.pdf

WEF. (s.f.). *Índice de Sustentabilidad Ambiental*. World Economic Forum. https://es.weforum.org/

Zurbriggen, C. (2009). Democracia, Estado y Desarrollo: Una mirada desde América Latina. En A.N Roth, M. Á. Ruiz García, M. Wabgou, C. Zurbriggen, G. Maya Muñoz, E. Varela Barrios, A. Vargas Velázquez, D. Acevedo Carmona, W. Castañeda, R. Zuluaga, C. Jiménez, O. Almario García, M. Herrera, J. A Zornoza (Eds.). *Políticas Públicas en sistemas críticos: el caso latinoamericano* (pp.17-38). Universidad Nacional de Colombia sede Medellín.