



Revista Bitácora Urbano Territorial
ISSN: 0124-7913
ISSN: 2027-145X
bitacora_farbog@unal.edu.co
Universidad Nacional de Colombia
Colombia

Lucha por justicia espacial en el Pacífico colombiano. La Isla de Cascajal en Buenaventura¹

Gutierrez-Gutierrez, Angie Lizeth

Lucha por justicia espacial en el Pacífico colombiano. La Isla de Cascajal en Buenaventura¹

Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 28, núm. 2, 2018

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74855211012>

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v28n2.62999>

Lucha por justicia espacial en el Pacífico colombiano. La Isla de Cascajal en Buenaventura¹

Fight for space justice in the Colombian Pacific. Cascajal Island in Buenaventura

A luta pela justiça espacial no Pacífico colombiano. Isla de Cascajal em Buenaventura

Angie Lizeth Gutierrez-Gutierrez algutierrezgu@unal.edu.co
Maestría en Ordenamiento Urbano Regional. Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 28, núm. 2, 2018

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Recepción: 28 Febrero 2017
Aprobación: 03 Abril 2018

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v28n2.62999>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74855211012>

Resumen: El presente escrito tiene por objeto analizar desde el enfoque de la justicia espacial los efectos territoriales del neoliberalismo aplicado en la Isla de Cascajal, zona insular del Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico de Buenaventura, en donde las comunidades afrodescendientes han intensificado los procesos de resistencia social ante las apuestas de renovación urbana adelantadas por la administración distrital a favor del capital trasnacional sobre los terrenos ganados al mar.

Palabras clave: Justicia espacial, Buenaventura, Neoliberalismo, Movilización ciudadana.

Abstract: This paper aims to analyze the effects on territory due to neoliberalism taking as a case study the Island of Cascajal, the island zone of Special, Industrial, Port, Biodiversity and Ecotourism District of Buenaventura, in which, Afro-descendant communities have intensified the processes of social resistance in the face of the urban renewal actions advanced by the district administration in favor of transnational capital over lands earned to the sea.

Keywords: Space justice, Buenaventura, neoliberalism, citizen mobilization.

Resumo: Este artigo tem como objetivo analisar os efeitos espaciais do neoliberalismo, tomando como caso de estudo o distrito especial de Buenaventura, território no qual, desde a perspectiva da justiça espacial, as comunidades negras têm intensificado os processos de organização e mobilização democrática em defesa de seu território e para o desfrute da cidade, resistindo aos processos de renovação urbana desenvolvidos pela administração do distrito e do capital financeiro na área insular de Buenaventura.

Palavras-chave: Justiça espaço, Buenaventura, neoliberalismo, mobilização cidadã.

Introducción

El reconocimiento de que el espacio importa, ofrece nuevas pistas, no sólo de cómo la injusticia es producida a través del espacio, sino también cómo el análisis espacial de la injusticia puede avanzar en la lucha por justicia social, informando las demandas concretas y las prácticas que visibilizan dichas demandas. (Soja, 2011: 175)

El neoliberalismo aplicado en Colombia ha conducido a la transformación del contexto local, orientado por la disminución en la capacidad productiva, la extracción de los recursos naturales a favor

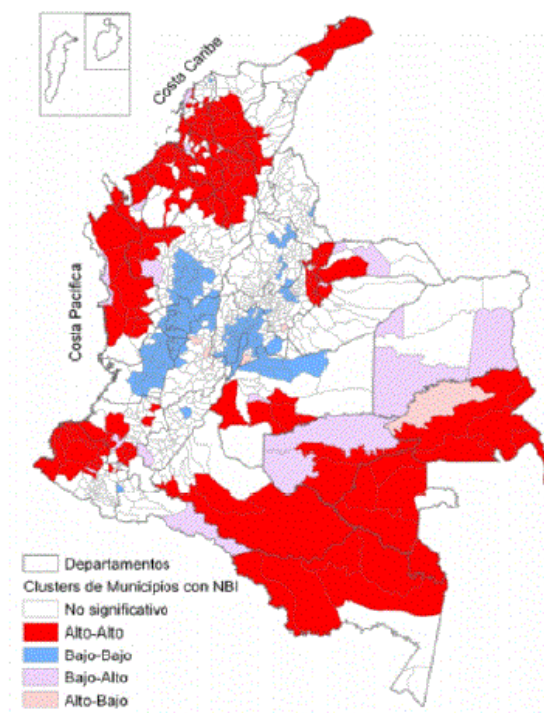
de multinacionales, la mercantilización de los derechos universales y la expulsión de diversos grupos poblacionales de los territorios controlados por el capital financiero. Estos fenómenos, derivados de un modelo económico profundamente inequitativo, han suscitado la generación de injusticias espaciales, ampliando la desigualdad territorial existente al interior de las regiones, departamentos y ciudades del país.

La noción de justicia espacial expuesta en el presente escrito, entendida como “una forma de analizar la justicia desde una perspectiva espacial crítica inspirada en la dialéctica socio-espacial” (Duque, 2015: 111), parte de tres premisas fundamentales: la dialéctica socioespacial desarrollada por Soja (2009), la caducidad del modelo neoliberal expuesto por Harvey (2007), y la posibilidad de cambio y superación de las injusticias espaciales a partir de la movilización y la organización social de los ciudadanos propuesta por Borja (2016).

“Todo lo que es social, es simultánea e inherentemente espacial”²

De acuerdo con Soja (2009), nos encontramos en una era en la cual la dimensión espacial adquiere mayor importancia en el análisis de los fenómenos sociales, dando paso al desarrollo de un pensamiento socioespacial, dialéctico, necesario para estimular acciones tendientes a cambiar las geografías injustas reproducidas en las escalas y los contextos múltiples que existen entre lo global y lo local. Así, las políticas neoliberales aplicadas en Colombia, conducentes a la desigualdad social, y al aumento de los niveles de pobreza y concentración de la riqueza en manos de unos pocos tienen repercusiones espaciales evidenciadas en los problemas de segregación, privatización del espacio público, gentrificación e inequidad territorial.

Al respecto, Galvis y Roca (2010) realizaron un estudio sobre la persistencia de las desigualdades regionales en Colombia, en el cual, a partir de técnicas de econometría espacial, encontraron que los municipios con los mayores índices de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), al igual que sus vecinos, se han mantenido deprimidos durante los últimos 20 años, configurando “trampas espaciales” donde persiste la pobreza, haciendo más profundas las desigualdades territoriales en el país (véase Mapa 1).



Mapa 1

Trampas espaciales de pobreza en Colombia.

Fuente: Galvis y Roca, 2010: 29.

“¿Es hora de mirar más allá del capitalismo hacia un nuevo orden social [...] que podría ser responsable, justo y humano?”³

El capitalismo se encuentra en constante reinvencción. En cada crisis desecha lo viejo para dar paso a lo nuevo sin cambiar su esencia, pero la forma de salir de cada crisis contiene las raíces de la siguiente, razón por la cual el neoliberalismo, formulado como antídoto potencial de las amenazas al orden social capitalista de la segunda mitad del siglo XX, exhibe actualmente su caducidad a través de sus rasgos estructurales: los efectos redistributivos y la creciente desigualdad (Harvey, 2007; 2010).

Según Suárez (2015), el recetario neoliberal preparado por el Fondo Monetario Internacional (FMI), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y demás organismos multilaterales se ha aplicado en Colombia en tres grandes oleadas durante los últimos 30 años, dejando un saldo negativo en las cuentas externas superior al 5% del Producto Interno Bruto (PIB), un déficit presupuestal de 20 billones de pesos, y la desmantelación de los aparatos industriales y agropecuarios. En consecuencia, el país se erige como uno de los más desiguales del mundo con un índice de Gini de 0,55, un índice de concentración de la tierra del 0,91 y un índice accionario del 0,95, exhibiendo una desigualdad dramática: el ingreso nacional se concentra cada vez más en el 1% de la población (El Tiempo, 2016). Esta minoría concentra no solo el capital económico, sino el social, el cultural y el espacial (Borja, 2016).

“El balance entre “lo social” y el neoliberalismo es cada vez más inconciliable” (Suárez, 2007). Teniendo en cuenta que lo social es inherentemente espacial, la reflexión que se realiza en el presente artículo apunta a que el balance entre lo socioespacial y el neoliberalismo también es inconciliable, de tal manera que se debe avanzar hacia un nuevo orden con miras a la justicia espacial, esto es, un camino de lucha contra los efectos redistributivos del neoliberalismo. En efecto,

el auge del discurso neoliberal sobre la competencia entre ciudades así como las expresiones territoriales de las injusticias y el acceso desigual al capital social, económico, cultural y político, han motivado nuevas reflexiones e interpretaciones sobre la relación entre justicia y espacio urbano (Duque, 2015: 111).

Por ejemplo, para Soja (2010), la justicia espacial describe la búsqueda de la justicia y la democracia en las sociedades contemporáneas, dando importancia al constructo social del espacio, y al papel de la sociedad y del Estado en la transformación del mismo, así como en la generación y superación de las desigualdades y las injusticias espaciales, evidenciadas especialmente en las ciudades. En la actualidad, la mayoría de la población se concentra en las ciudades y es en estos espacios donde las múltiples tensiones y contradicciones sociales se ven reflejadas en la espacialización de las fuerzas políticas e ideológicas que buscan justicia espacial, promoviendo vínculos organizacionales, asociaciones y movilizaciones a nivel territorial.

Las injusticias espaciales producidas por la acción social y urbana, como la implementación de políticas públicas a favor del capital privado y la ampliación del mercado, “priorizan la inversión sobre ciertas zonas de la ciudad en detrimento de otras” (Duque, 2015: 112). Esto suscita la configuración de marginalidades y sitios deprimidos en los centros urbanos y permite que, en la actualidad, las ciudades se caractericen por la desigualdad y exclusión social.

El dominio del sistema financiero hegemoniza la acumulación de capital y da lugar a una apropiación de plusvalías en detrimento de la reproducción social (vivienda, servicios, equipamientos, asistencia sanitaria, transportes, etc.) y a la vez se produce una reducción de los derechos ciudadanos debido a que las dinámicas urbanas tienden a excluir a amplios sectores de la ciudadanía [...] – por ende – “la injusticia espacial es el lugar donde se niega la inclusión y la apropiación del territorio, es la negación de los atributos de la ciudadanía” (Borja, 2016).

“La recuperación de la ciudad, y por ende de la ciudadanía, se forja en la movilización y organización de los ciudadanos”⁴

Borja (2016) afirma que la acción estatal y del mercado en las ciudades tiende a excluir a una parte de la población, especialmente la que tiene bajos ingresos. Aunque los gobiernos locales y regionales “representan” a la ciudadanía, construyen y gestionan la ciudad para las minorías. En muchos casos, como en el colombiano, la actuación del Estado en todos sus niveles está condicionada por la política neoliberal impuesta por los organismos internacionales, mientras que el marco político jurídico favorece la prevalencia de lo privado sobre lo público, dando prioridad

a la construcción de la urbanización privada, la acumulación de capital, la destrucción del espacio público y el detrimento de la calidad de vida urbana.

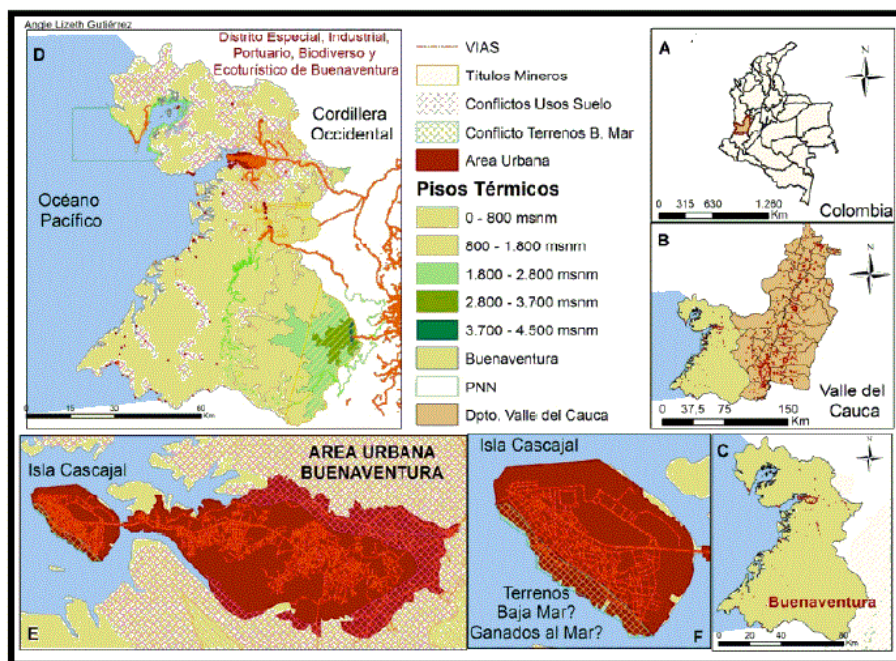
No obstante, “las políticas urbanas deben “el hacer ciudad” y serán las poblaciones, los sectores populares y medios, que pueden exigirlo, promoverlo y contribuir a ello” (Borja, 2016). De esta manera, la actuación estatal podrá asumir la exigencia social en torno a la renovación sostenible de la economía productiva y la generación de empleo, hacer ciudad integrando la vivienda y las actividades, recuperar y controlar socialmente los organismos y las empresas de prestación de servicios, e integrar los programas de infraestructuras dependientes de la sostenibilidad y la reducción de las desigualdades.

A partir de esto, Fainstein estipula que, – “independientemente de la escala de actuación, ningún proceso de planeación que excluya a las personas que se verán afectadas por las decisiones tomadas puede ser considerado justo” (citado en Duque, 2015: 112).

En consecuencia, la ciudad justa, más que un territorio en calma y quietud, es un espacio dinámico, derivado de la lucha entre actores por la constitución de una ciudad acorde a sus ideales y principios. En este orden de ideas, el concepto de justicia espacial se presenta como un llamado a la sociedad civil para incidir en la construcción de ciudad, en el análisis de los procesos y las políticas generadoras de injusticias socioespaciales y a tomar parte de los cambios a favor de los intereses de la ciudadanía. Como respuesta a ello, el presente escrito pretende generar una reflexión alrededor de las injusticias socioespaciales producidas a raíz del recetario neoliberal implementado en la Isla de Cascajal, zona insular del Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico de Buenaventura.

Caso de estudio: Buenaventura, Valle del Cauca

Buenaventura se ubica en el departamento del Valle del Cauca, al sur occidente de la República de Colombia, entre el océano Pacífico y la cordillera occidental. Limita con los municipios de Santiago de Cali, Calima, Dagua y Jamundí por el oriente, con el océano Pacífico al occidente, con el departamento del Chocó por el norte y, al sur, con el departamento del Cauca (Alcaldía de Buenaventura, s.f.).



Mapa 2

Localización y caracterización de Buenaventura

Fuente: elaboración propia.

Dada su ubicación en el pacífico colombiano y su elevada biodiversidad, Buenaventura se erige como un punto geoestratégico a nivel mundial de gran importancia para el comercio marítimo y la conservación ambiental. Concentra el 60% de los recursos forestales del país, el 80% del potencial pesquero de la nación y el 52% de los contenedores de carga movilizados a nivel nacional circulan por el puerto de Buenaventura (Alcaldía de Buenaventura, s.f.). Acorde con estas características, en 2007 el Congreso de la República elevó el municipio a la categoría de Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico, categorización que no ha sido digerida por muchos de sus habitantes, pero sí ha sido empleada por el gran capital extranjero para la sustentación de sus propósitos, entre ellos, la recolonización del pacífico colombiano.

Buenaventura cuenta con una extensión de 6.297 kilómetros cuadrados (km²) abarcando pisos térmicos que van desde el litoral pacífico a 0 m.s.n.m. hasta el páramo por encima de los 3.000 m.s.n.m. en las estribaciones de la cordillera occidental. La mayor parte de sus tierras se ubican en el piso térmico cálido, y están cubiertas de selvas vírgenes y ecosistemas representativos del Chocó Biogeográfico, ricas en madera, oro, platino, corrientes de aguas superficiales y reservas petrolíferas sin explotar. El 71% de los suelos están dedicados a la conservación, el 22% a actividades forestales, el 5,74% a actividades agrícolas y el 1,26% restante a otras actividades. Del área total del Distrito, sólo 21,609 km² corresponden al perímetro urbano y en él se concentra el 75% de la población (Alcaldía de Buenaventura, s.f.).

El casco urbano está constituido por una zona continental con vocación esencialmente residencial y por una zona insular, denominada Isla de Cascajal, en donde se concentra gran parte de las actividades

económicas, de prestación de servicios y de operaciones portuarias (véase Mapa 2, sección E). La Isla fue cedida en 1840 por la Nación para edificar la ciudad del denominado puerto libre y franco de Buenaventura, instituido desde 1827 por decreto del General Santander, destinado a la importación, exportación y consolidación de un centro comercial e industrial en el pacífico colombiano. Desde la fecha, el puerto de Buenaventura se ha especializado en el comercio internacional de importación (70%) y exportación (30%), a través del cual se moviliza el 100% del azúcar y el 80% del café producidos en el país (Lozano, 2008).

El puerto de Buenaventura se consolida como uno de los diez puertos más importantes de América Latina al movilizar más de un millón de contenedores al año (Revista Semana, 2017). En él operan cinco compañías privadas: 1) la Sociedad Portuaria de Buenaventura (Sprbun), 2) la Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBuen), 3) la Sociedad Portuaria Industrial de Agua Dulce (SPIA), 4) el Grupo Portuario y 5) la compañía de Puertos Asociados COMPAS S.A. Las tres primeras controlan más del 72% de las mercancías que entran y salen del puerto, cuentan con una infraestructura portuaria más tecnificada y logran una participación del 83% de la actividad portuaria, lo que se traduce en una evidente concentración de las ganancias en manos de estos privados de naturaleza trasnacional, impidiendo que las ganancias beneficien a los habitantes de Buenaventura.

La compañía más grande, SPRBUN, ha realizado inversiones desde 2012 que superan los 315 millones de dólares y reporta impuestos cercanos a los cinco billones de pesos anuales que engrosan las cuentas de la nación, pero no retornan al Distrito en forma de inversión pública (Hernández, 2017). En contraste a las cuantiosas inversiones y proyecciones de crecimiento económico de las compañías portuarias, la situación de pobreza y miseria pululan en la ciudad. El 65% de los bonaverenses se encuentra desempleado, el 41% vive en la miseria, el 64% de los habitantes de la zona urbana y el 91% de la rural son considerados pobres, el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas es del 36% (tres veces mayor al de Cali) y el Índice de Pobreza Multidimensional se ubica en el 66%, muy por encima del nacional en el 49% (Revista Semana, 2017).

Estas cifras permiten inferir que la riqueza generada en el puerto no beneficia a la población, situación suscitada, entre otros factores, por la entrega de las operaciones portuarias a compañías privadas a partir de 1991. Antes de la privatización, durante la administración pública del sector portuario, se crearon las condiciones necesarias para gestar el periodo de mayor crecimiento urbanístico de Buenaventura, evidenciado en la construcción de la carretera Simón Bolívar en 1946, el establecimiento de la Escuela de Artes y Oficios en 1958, la creación de la Escuela Normal y del Orfanato de San Vicente de Paul en 1959, la constitución del Instituto Pascual de Andagoya entre 1946 y 1956, el Hogar de Jesús Adolescente en 1961 y del Instituto Matías Mulumba en 1972 (Echeverry y Abadía, 2014).

Los recursos provenientes de la administración pública del puerto representaron el principal ingreso para la reconstrucción de la ciudad, especialmente luego del gran incendio de 1931. Entre 1965 y 1979 la Isla de Cascajal, zona donde se concentra la actividad portuaria y comercial de Buenaventura, pasó de tener 214,2 a 334,4 hectáreas de área construida, permitiéndole al municipio, a través de la Ley 98 de 1922, avanzar hacia las zonas de bajamar (Solano y Batista, 2003). Así, durante la segunda mitad del siglo XX, “Buenaventura adquirió un aspecto de ciudad, con avenidas, escuelas, hospitales, transportes, espacios culturales, crecimiento demográfico y comercial” (Moreno Monroy, 2013: 2), el cual se vería desacelerado al finalizar el siglo, cuando el gobierno de César Gaviria decide entregar la operación portuaria a terceros y apostar por la apertura económica.

La operación pública del puerto de Buenaventura inició en el siglo XX, se formalizó en 1959 con la creación de Colpuertos y finalizó con la liquidación de la empresa Estatal, la cual llevó al nacimiento de la SPRBUN. El modelo de desarrollo económico neoliberal implementado en Colombia a partir de la Constitución Política de 1991 sentó las bases para la privatización de los bienes y servicios públicos, tales como la administración y modernización de las operaciones portuarias. La promulgación de la Ley Primera de 1991 decretó la liquidación de Colpuertos y asignó al sector privado la gestión y operación de los terminales marítimos, favoreciendo la tercerización laboral, la inversión extranjera, el desempleo de los locales, el monopolio comercial y la concentración de las ganancias en los dueños de las sociedades portuarias.

La creación de sociedades portuarias de naturaleza privada conllevó al despido de 5800 trabajadores portuarios entre 1990 y 1996, al aumento del 50% en la tercerización laboral y a una disminución de 3,5 veces el promedio salarial devengado, afectando la capacidad adquisitiva de los bonaverenses empleados en el puerto y el de sus familias (Jiménez y Delgado, 2008). La concentración y acumulación de las ganancias en la esfera privada, el debilitamiento del papel Estatal en el puerto, así como el aumento del desempleo y la reducción salarial para quienes continuaron trabajando han representado un duro golpe en la calidad de vida de los residentes del Distrito, observable en las condiciones actuales de su población.

Mientras el 71% de la población tiene agua sólo ocho horas al día, el 40% no tiene servicio de alcantarillado, sólo el 35% tiene empleo y, de estos, el 90,3% se encuentra en la informalidad. Las ganancias provenientes de las operaciones portuarias, que reportan ingresos de 2.000 millones de dólares al año, fluyen hacia los bolsillos de terceros, pertenecientes al sector privado con capitales de naturaleza trasnacional, entre estos, tres pesos pesados del mercado portuario internacional: el grupo marítimo de Barcelona TCB, dueño del 51% de TCBuen; el multimillonario filipino Rickie Razon, principal inversionista del terminal SPIA; y Operaciones de Hamburg Sud., naviera alemana socia de la SPRBUN en el proyecto Eurosál que busca convertir a Buenaventura

en el principal puerto de trasbordo de mercancías en contenedores de Latinoamérica (Guerra, 2017).

En este contexto, la presencia del Estado colombiano en el puerto y su inversión social en la ciudad disminuyeron proporcionalmente. Una vez privatizados los terminales marítimos, el aparato institucional asumió un nuevo rol: pasó de operar el puerto a regular la actividad bajo los principios de la mano invisible del mercado y del no intervencionismo estatal, convirtiendo al Estado en garante de la propiedad privada, y de los derechos comerciales de los operadores transnacionales y de las navieras extranjeras que arriban, principalmente, de Asia y Estados Unidos (Hernández, 2017). Bajo esta política, la institucionalidad ha trabajado para mantener y expandir las dinámicas comerciales de las sociedades portuarias, que han aprovechado el marco político y jurídico de Colombia para engrosar sus chequeras, en tanto los bonaverenses se sumen en la miseria.

De acuerdo con Guerra (2017), “en Buenaventura la riqueza entra o sale, pero nada se queda para mejorar la vida de su gente”, generando un esquema de enclave portuario opulento, incrustado en una ciudad empobrecida que, con la venia del Estado nacional y su política macroeconómica, ha permitido la ampliación de la desigualdad social, la cual puede ser contrarrestada por medio de la lucha social y la conquista de los derechos ciudadanos universales a los que hoy no tiene acceso el 100% de su población, como el derecho al agua y al saneamiento básico, la salud, la educación, la vivienda y el trabajo digno, el acceso a la cultura y a la seguridad social, entre otros.

Los bonaverenses han conformado diversas organizaciones sociales y se han movilizado en múltiples ocasiones contra la desigualdad social abismal, la falta de inversión pública y la presencia escasa de las instituciones estatales. De las movilizaciones de mayor impacto, cabe resaltar el Paro Cívico sostenido por los habitantes de Buenaventura durante tres semanas entre mayo y junio de 2017, a través del cual denunciaron los estragos del modelo económico neoliberal generador de desigualdades socioespaciales. Gracias a la perseverancia y a la unidad de los bonaverenses, quienes llenaron de dignidad las calles, y acapararon la atención de la prensa nacional e internacional, atrayendo el apoyo de diversos sectores sociales como el de los artistas, camioneros, educadores y, en general, de la sociedad colombiana, lograron que el gobierno nacional se sentara a dialogar y creara el Fondo Buenaventura con 1,5 billones de pesos para invertir en la construcción de equipamientos e infraestructuras conducentes a mejorar la calidad de vida de la población.

En 20 días de Paro Cívico los bonaverenses lograron parar el 99% de la actividad comercial del municipio y unificar a 119 organizaciones sociales resistiendo a los ataques del Ejército, la Policía y el Escuadrón Móvil Antidisturbios (ESMAD) enviados para suprimir la movilización. Mientras el gobierno rechazaba la opción de diálogo, enviaba 1.500 agentes armados para reprimir a los manifestantes, logrando detener a un centenar de personas y judicializar 80 (Las2Orillas, 2017). A lo largo de la movilización, los manifestantes realizaron múltiples denuncias por el uso

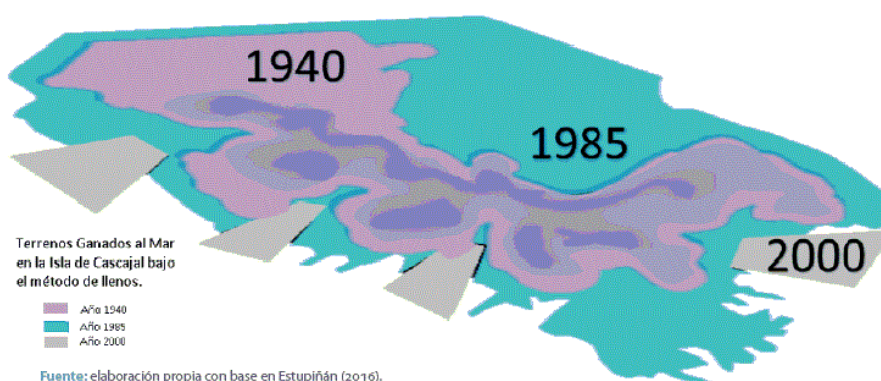
de fuerza desmedida del ESMAD y por las continuas amenazas de bandas criminales dirigidas hacia los líderes sociales.

Incluso, un mes después de logrados los acuerdos con el gobierno nacional, alrededor de 100 líderes del Paro Cívico denunciaron estar amenazados por grupos al margen de la ley. Dichos actores han aprovechado la debilidad de las instituciones del Estado durante las últimas décadas para ejercer el control del territorio y de la población a través de la fuerza, el miedo y la coerción, repercutiendo en el asesinato de diversos líderes sociales del Paro Cívico, entre ellos, el recordado Temístocles Machado, férreo defensor de los territorios construidos por las comunidades afrodescendientes, hoy en disputa con el gran capital inmobiliario y financiero (Restrepo, 2018).

De acuerdo con el Proceso de Comunidades Negras (PCN), la actividad portuaria ha estado acompañada del interés creciente de algunos privados por desarrollar inmobiliaria e industrialmente el municipio. Al 2015 se conocían 15 proyectos estratégicos, entre ellos, el complejo turístico y hotelero a orillas del mar Malecón Bahía de la Cruz, promocionado como un proyecto de renovación urbana, el cual demanda de una inversión aproximada de 160.000 millones de pesos para su ejecución (El Tiempo, 2015). Para llevarlo a cabo, es necesario reubicar a 2.500 familias habitantes de los barrios de baja mar, de las cuales, para junio de 2016, se habían reubicado 586 familias en el Macroproyecto de Vivienda Ciudadela San Antonio localizado en la zona continental de Buenaventura (Estupiñán, 2016).

Dichas familias llegaron al casco urbano de Buenaventura procedentes de las riberas de los ríos Naya, Anchicayá, Yurumanguí, Raposo, Timbiquí, Micay, Guapi, entre otros, y se instalaron en la Isla de Cascajal ganándole terrenos al mar (véase Mapa 3). Sin embargo, la urbanización producto del desarrollo portuario ha ido suplantando las viviendas palafíticas tradicionales del sector y desplazando a sus habitantes, en su mayoría miembros de comunidades negras, para dar paso a edificios destinados a la prestación de servicios bancarios, institucionales, operaciones portuarias y de comercio formal e informal, en un proceso de evidente gentrificación.

De acuerdo con Borja (2016), el mercado y gran parte de las políticas públicas tienden a fabricar la ciudad acompañada de una estructura urbana de tipo marginal, en las cuales, los sectores mayoritarios (inicialmente excluidos de la construcción de la ciudad) fueron participando de la consolidación de dichos sectores marginales, mejorando su vivienda y contribuyendo a la creación de espacio público, infraestructuras y servicios básicos. No obstante, cuando esas marginalidades son deseadas por el mercado o por una decisión administrativa, se tiende a trasladarlas hacia las zonas periféricas alejadas de la ciudad compacta, con menores oportunidades laborales y muy pocos servicios institucionales, como ha pasado en Buenaventura, situación que se repite a nivel nacional, especialmente durante las últimas décadas con la implementación de los famosos proyectos de renovación urbana.



Mapa 3

Crecimiento territorial de la Isla de Cascajal entre 1940 y 2000

Fuente: elaboración propia con base en Estupiñán (2016).

Hoy, quienes se resisten a las presiones del sector financiero e institucional del Distrito, se niegan a ser reubicados en la parte continental de Buenaventura y reconocen que detrás del discurso institucional sobre el riesgo a tsunamis asociados a los terrenos de baja mar, se encuentra el interés privado que ve en los terrenos frente al mar la posibilidad de negocio y consolidación del mercado inmobiliario por medio de la inclusión de viviendas y comercio para nuevas élites (muy probablemente extranjeras), eliminando de facto la relación socioespacial y cultural existente entre las comunidades negras, y los terrenos ganados al mar. En consonancia, los actores institucionales, privados y comunitarios han desarrollado diversos discursos alrededor del territorio actualmente en disputa, y esto hace parte del escenario de lucha y confrontación alrededor de la construcción de ciudad.

Las injusticias espaciales suscitadas por el capital financiero en Buenaventura han obligado a las poblaciones afectadas a intensificar los procesos de organización y movilización democrática, permitiendo llevar la confrontación social también al plano académico, en el cual, le ha sido muy difícil a la institucionalidad sustentar técnicamente la reubicación de la comunidad, a la par que favorece la construcción de un malecón acompañado de infraestructura para el comercio y la vivienda de alto costo. Gracias al esfuerzo arduo de las comunidades afrodescendientes que están muy bien organizadas han podido resistir a los procesos de gentrificación propiciados por las apuestas de renovación urbana en la Isla de Cascajal, un territorio colectivo férreamente defendido por sus habitantes, y altamente deseado por el capital financiero e inmobiliario. Confrontación de intereses que ha permitido resaltar el papel fundamental de la movilización social y democrática para la apertura de espacios de discusión sobre el futuro de la ciudad que, recordando a Borja (2016), son las condiciones necesarias para la lucha contra los efectos del neoliberalismo, y la posterior mejora de las condiciones de vida de los bonaverenses y demás colombianos que deseen acceder y disfrutar de la ciudad.

Referencias

- ALCALDÍA DE BUENAVENTURA. (s.f.). Plan de Ordenamiento Territorial municipio de Buenaventura. Resumen ejecutivo. Consultado en: http://www.buenaventura.gov.co/images/multimedia/resumen_ejecutivo_-_pot_2013.pdf
- BORJA, J. (2016). Contra la injusticia espacial, por los derechos ciudadanos, la igualdad y la sostenibilidad. Consultado en: <http://jordiborja.cat/contra-la-injusticia-espacial-por-los-derechos-ciudadanos-la-igualdad-y-la-sostenibilidad/>
- BORJA, J. (2016). Manifiesto Habitat Alternativo. Consultado en: <http://ciudad.blogs.uoc.edu/post/151614913982/manifiesto-habitat-alternativo>
- DUQUE, F. I. (2015). "Inclusione ed equità territoriale nell'agenda di pianificazione urbana a Medellín (Colombia)". Bollettino Della Società Geografica Italiana Roma. VIII: 109-121.
- ECHEVERRY, A. y ABADÍA, C. (2014). "Las diócesis del Valle del Cauca (Colombia) en el siglo XX: hacia el fortalecimiento de la modernización". HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local, 6 (12): 99-124
- EL TIEMPO. (2015, agosto 4). "Cámara del Puerto, a la espera de diseños". El Tiempo. Consultado en: <http://www.eltiempo.com/colombia/cali/renovacion-urbana-en-buenaventura/16193076>
- EL TIEMPO. (2016, marzo 26). "La desigualdad en Colombia es mayor de lo que se piensa". El Tiempo. Consultado en: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/desigualdad-en-colombia-es-mayor-de-lo-que-se-piensa-dice-cepal/16546686>
- ESTUPIÑÁN, D. (2016). "Victimas del desarrollo; comunidades afro urbanas, desarrollo y dinámicas de resistencia". Buenaventura, exposición magistral en el marco de la visita de campo realizada por la Maestría en Ordenamiento Urbano Regional a Buenaventura.
- GALVIS, L. Y ROCA, A. (2010). "Persistencia de las desigualdades regionales en Colombia: un análisis espacial". Documentos de trabajo sobre economía regional, 120. Consultado en: <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-120.pdf>
- GUERRA, F. (2017). "Buenaventura: un puerto opulento, una ciudad empobrecida". Razón Pública. Consultado en: <https://www.razonpublica.com/index.php/regiones-temas-31/10302-buenaventura-un-puerto-opulento-una-ciudad-empobrecida.html>
- HARVEY, D. (2007). Breve historia del neoliberalismo. Madrid: Akal.
- HARVEY, D. (2010). La crisis del capitalismo. Consultado en: <https://info.nodo50.org/Las-crisis-del-capitalismo-segun.html>
- HERNÁNDEZ, M. (2017, diciembre 10). "La triste paradoja del puerto de Buenaventura". El Espectador. Consultado en: <https://www.elspectador.com/economia/la-triste-paradoja-del-puerto-de-buenaventura-articulo-727663>
- 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. Consultado

- en: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/3462/4939>
- LAS2ORILLAS. (2017, mayo 25). “Militarización del puerto: la respuesta de Santos al paro en Buenaventura”. Las2orillas. Consultado en: <https://www.las2orillas.co/militarizarizacion-del-puerto-la-respuesta-santos-al-paro-buenaventura/>
- LOZANO, R. (2008). Así es Buenaventura. Consultado en: http://www.buenaventura.gov.co/images/multimedia/asi_es_buenaventura.pdf
- MORENO MONROY, C. (2013). Buenaventura a la deriva: historia de un puerto en contravía de su pueblo 1945 hasta el presente. Cali: Universidad del Valle, tesis para optar al título de Licenciatura en Historia. Disponible en: <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/9600/1/CB-0492014-LHIS.pdf>
- RESTREPO, D. (2018). “Buenaventura es una contradicción’: Temístocles Machado”. Verdad Abierta. Consultado en: <https://verdadabierta.com/buenaventura-es-una-contradiccion-temistocles-machado/>
- REVISTA SEMANA. (2017, mayo 22). “Las seis deudas históricas por las que protestan en Buenaventura”. Revista Semana. Consultado en: <http://www.semana.com/nacion/articulo/buenaventura-cifras-de-pobreza-desempleo-inseguridad/526149>
- SOJA, E. (2009). “The city and spatial justice”. Justice Spatiale, Spatial Justice, 1. Consultado en: <http://www.jssj.org/wp-content/uploads/2012/12/JSSJ1-1en4.pdf>
- SOJA, E. (2010). Seeking spatial justice. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- SOLANO, J. Y BATISTA, J. (2003). “Análisis multitemporal de crecimiento de Buenaventura”. Boletín Científico CCCP (9): 58-73.
- SUÁREZ, A. (2007). “Pobreza, desigualdad y “alcaldías sociales””. La Tarde. Consultado en: <http://www.moir.org.co/POBREZA-DESIGUALDAD-Y-ALCALDIAS.html>
- SUÁREZ, A. (2015, marzo 2). “La tercera oleada neoliberal o quién pagará la crisis”. El Tiempo. Consultado en: <http://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/la-tercera-oleada-neoliberal-o-quien-pagara-la-crisis-aurelio-suarez-montoya-columnista-el-tiempo/15327296>

Notas

- 1 Reflexión realizada como resultado de la visita de campo al Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico de Buenaventura en el marco de la asignatura Taller Territorial de Maestría II durante el mes de octubre de 2016. Maestría en Ordenamiento Urbano Regional - MOUR, Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia.
- 2 Soja, 2011: 173.
- 3 Harvey, 2010.
- 4 Borja, 2016.