

CONCEPCIONES SOBRE LOS RIESGOS SOCIOAMBIENTALES A PARTIR DEL
DESARROLLO PORTUARIO EN URABÁ, IDENTIFICADAS EN INTEGRANTES
DEL COMITÉ UNIVERSIDAD EMPRESA ESTADO SOCIEDAD
Y EN LOS PLANES DE DESARROLLO NACIONAL, DE ANTIOQUIA Y DE TURBO
– DEL 2010 AL 2022–

DIANA PATRICIA GRAJALES LÓPEZ

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

MAESTRÍA EN DESARROLLO

MEDELLÍN

2023

CONCEPCIONES SOBRE LOS RIESGOS SOCIOAMBIENTALES A PARTIR DEL
DESARROLLO PORTUARIO EN URABÁ, IDENTIFICADAS EN INTEGRANTES
DEL COMITÉ UNIVERSIDAD EMPRESA ESTADO SOCIEDAD
Y EN LOS PLANES DE DESARROLLO NACIONAL, DE ANTIOQUIA Y DE TURBO
– DEL 2010 AL 2022–

DIANA PATRICIA GRAJALES LÓPEZ

Trabajo de grado para optar al título de Magíster en Desarrollo

Asesora
MARÍA LUISA ESCHENHAGEN DURÁN
PhD. Estudios Latinoamericanos

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

MAESTRÍA EN DESARROLLO

MEDELLÍN

2023

4 de mayo de 2023

Diana Patricia Grajales López

“Declaro que este trabajo de grado no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en ésta o en cualquiera otra universidad”.

Art. 92, párrafo, Régimen Estudiantil de Formación Avanzada”.

Firma

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Diana Grajales", is written over a horizontal line. The signature is cursive and stylized.

Esta tesis fue inspirada por el mar.

Para Urabá, tierra sanadora.

Agradecimientos

A mi familia por su paciencia y soporte durante el tiempo de aprendizaje.

A Érika y Paulina, su complicidad y amistad quedarán en la memoria.

A Braulio, Liliana, Carol, David y demás personas de la UdeA en Urabá, por la disposición y valiosa ayuda para el desarrollo de este proyecto.

A las personas del CUEES Urabá que participaron de la investigación.

A la profesora Maria Luisa, por la enseñanza de la palabra correcta.

Y, sobre todo, gracias a Guille.

Índice

Resumen	10
Introducción	13
Justificación.....	16
Capítulo 1: Seis claves para comprender a Urabá	19
1.1 Hitos que marcaron el rumbo de Urabá desde mediados del siglo XX.....	19
1.2 La naturaleza de Urabá.....	22
1.3 Aspectos sociales de la región Urabá	26
1.4 Urabá, economía y desarrollo.....	29
1.5 Megaproyectos en el Urabá: puertos y desarrollo	32
1.6 Riesgos y afectaciones en Urabá a partir de actividades antrópicas.....	35
Capítulo 2: Una experiencia de articulación intersectorial	40
2.1 Los Comités Universidad Empresa Estado, CUEE, en Antioquia	41
2.2 El Comité Universidad Empresa Estado Sociedad en Urabá	44
Capítulo 3: El desarrollo portuario	50
3.1 Desarrollo económico y modernización a partir de puertos marítimos.....	53
3.2 Desarrollo portuario en Urabá	59
3.3 ¿Cómo la presencia de puertos genera afectaciones sociales y ambientales?	66
3.4 La disyuntiva del desarrollo portuario: entre el desarrollo económico, la competitividad y las afectaciones socioambientales	71
Capítulo 4 Marco teórico	75
4.1 El concepto de riesgo en la sociedad actual	75
4.2 Concepciones de ambiente	81
4.2.1 La categorización de ambiente	83
4.3 El concepto de desarrollo	86
Capítulo 5: Metodología.....	90
Capítulo 6: Concepciones sobre desarrollo portuario, riesgos, ambiente e incidencia del CUEES Urabá en la región.....	93
6.1 Incidencia del CUEES Urabá en el desarrollo de la región.....	99
6.2.1 Concepciones y definiciones de desarrollo portuario en el CUEES Urabá.....	106

6.3	Cómo el CUEES Urabá define el concepto de riesgo	111
6.3.1	Distribución geográfica del riesgo en Urabá	116
6.4	Concepciones de ambiente en el CUEES Urabá	123
6.5	Riesgos ambientales a partir del desarrollo portuario que se proyecta en la región Urabá	126
Capítulo 7. Conceptos de ambiente, riesgo y desarrollo portuario en los planes de desarrollo nacional, departamental (Antioquia) y municipal (Turbo) desde el 2010 al 2022		
129		
7.1	Ambiente en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal entre el 2010 y el 2022	131
7.1.1	Concepto de ambiente en planes de desarrollo nacional	131
7.1.2	Concepto de ambiente en planes de desarrollo de Antioquia	134
7.1.3	Concepto de ambiente en planes de desarrollo de Turbo	137
7.2	Concepto de riesgo en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal entre el 2010 y el 2022	141
7.2.1	Concepto de riesgo en los planes de desarrollo nacional	141
7.2.2	Concepto de riesgo en los planes de desarrollo de Antioquia	145
7.2.3	Concepto de riesgo en los planes de desarrollo de Turbo	148
7.3	Concepto de desarrollo portuario en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal entre el 2010 y el 2022	150
7.3.1	Concepto de desarrollo portuario en los planes de desarrollo nacional	151
7.3.2	Concepto de desarrollo portuario en los planes de desarrollo de Antioquia	154
7.3.3	Concepto de desarrollo portuario en los planes de desarrollo de Turbo	158
8.	Conclusiones.....	165
9.	Recomendaciones.....	172
10.	Referencias bibliográficas.....	174

Índice de mapas

Mapa 1: Urabá compuesto por 17 municipios que hacen parte de tres departamentos.	23
Mapa 2: Ubicación de Urabá en Colombia y en Suramérica.	23
Mapa 3: Cercanía del golfo de Urabá con el Canal de Panamá.....	61

Mapa 4: Ubicación de Urabá en el cruce internacional de rutas marítimas y terrestres	61
Mapa 5: Zona de embarque y desembarque existentes en el Golfo de Urabá.....	62

Índice de fotografías

Fotografía 1: La naturaleza de Urabá	24
Fotografía 2: Vista aérea de la costa oriental del golfo de Urabá	25
Fotografías 3: Actividad pesquera artesanal en Turbo.	32
Fotografías 4: Actual sistema portuario de Urabá.....	33
Fotografía 5: La tala de manglares en la región	38
Fotografía 6: Actividad portuaria en el transporte de contenedores	51
Fotografías 7: El desarrollo portuario crece a la par de la industria naviera	54
Fotografía 8: La modernización de la industria portuaria.....	57
Fotografías 9: Dualidades en el Puerto de Buenaventura.....	70
Fotografías 10: Plenaria realizada el 21 de abril del 2022 en Arboletes	95
Fotografías 11: Firma para la conformación de MAGIA.....	95

Índice de infográficos:

Infográfico 1: Caracterización sociodemográfica del Urabá antioqueño.....	28
Infográfico 2: Actividades antrópicas y uso del territorio en el Urabá antioqueño. ...	31
Infográfico 3: Comité Universidad Empresa Estado Sociedad Urabá.....	46
Infografía 4: Hitos en el desarrollo portuario de Colombia	52
Infografía 5: características del desarrollo portuario	58
Infográfico 6: Proyectos portuarios en el Golfo de Urabá.....	63
Infografía 7: Riesgos ambientales y sociales a partir del desarrollo portuario	71
Infografía 8: Lo que no se dice de los puertos.....	74

Infográfico 9: Concepciones de ambiente, riesgo y desarrollo portuario en planes de desarrollo	164
---	------------

Índice de imágenes

Imagen 1. Identidad gráfica del Comité Universidad Estado	42
Imagen 2: Render Puerto Pisisí.....	64
Imagen 3: Render Puerto Antioquia.....	65
Imagen 4: Render Puerto Darien International Port – Necoclí.	66
Imagen 5: Invitación para participar de la plenaria bimensual del CUEES Urabá	94
Imagen 6: Actores sociales que previenen los riesgos.	116

Índice de tablas

Tabla 1: Participantes del cuestionario.	97
--	-----------

Índice de gráficas

Gráfico 1: Estamentos del CUEES Urabá al que pertenecen las personas participantes del cuestionario.	97
Gráfico 2: Incidencia del CUEES Urabá en el desarrollo de la región.	99
Gráfica 3: ¿El desarrollo portuario beneficia a Urabá?	110
Gráfica 4: Actores que se benefician del desarrollo portuario.....	111
Gráfica 5: ¿Un riesgo se previene?	113
Gráfica 6: Población más propensa a sufrir riesgos en Urabá.....	120
Gráfico 7: ¿Tiene conocimiento sobre los riesgos sociales a partir de las obras portuarias?	121

Anexos

Anexo 1: Encuesta aplicada al CUEES Urabá.....	185
---	------------

Resumen

La intención investigativa de esta tesis se fundamenta en conocer cuáles son las concepciones sobre los riesgos socioambientales que emergen con el desarrollo portuario, particularmente con las obras portuarias que se proyectan construir en el Golfo de Urabá (Colombia). Los actores del desarrollo con quienes se abordaron dichas concepciones son representantes del sector gubernamental, empresarial, académico y social, los cuales integran un comité intersectorial denominado Comité Universidad Empresa Estado Sociedad (CUEES), quienes se articulan de forma voluntaria para socializar iniciativas y trabajar apuestas en común en pro del desarrollo económico y social de esta región del departamento de Antioquia.

En lo que refiere a la tensión que soporta la investigación, este proyecto muestra cómo el desarrollo portuario es un asunto que se propone desde diversos documentos de planeación nacional, regional y local y también cómo es concebido desde el ámbito internacional a partir de organismos como la CEPAL, la ONU, entre otros. La estrecha relación que hay entre el desarrollo y la infraestructura portuaria subyace justamente en las proposiciones de una visión de estados modernos que deben poseer una infraestructura adecuada para movilizar la economía a escala global. Pero, ¿qué hay detrás del desarrollo portuario?, ¿cuáles son las consecuencias que se derivan a partir de este tipo de iniciativas del desarrollo? Para responder a estos cuestionamientos este proyecto muestra las implicaciones y los riesgos que surgen a partir de estas infraestructuras instaladas sobre entornos naturales habitados por comunidades con prácticas socioeconómicas tradicionales que son distintas a los que propone la industria portuaria.

El marco conceptual de esta investigación propone un punto de referencia para comprender las realidades a partir de conceptos como desarrollo portuario, riesgo y ambiente. Cuáles son las relaciones entre estos conceptos y desde qué postura del conocimiento se plantean, son algunos de los cuestionamientos que se indagan a partir de las referencias teóricas las cuales fueron contrastados con entrevistas realizadas a diversos actores del desarrollo en Urabá, integrantes del CUEES.

Asimismo las concepciones sobre desarrollo portuario en los planes de desarrollo nacional, departamental (Antioquia) y municipal (Turbo), fueron tenidos en cuenta para identificar cómo desde el Estado se abordan estos conceptos que soportan la investigación y que en el marco de procesos de desarrollo en el Urabá, resulta de interés en tanto son perspectivas de orden gubernamental las que se incluyen durante los diferentes periodos de mandato y que a su vez significan orientaciones y rutas de acción para materializar todo lo relacionado con el desarrollo portuario, el abordaje del ambiente y el riesgo.

De acuerdo a lo anterior, esta investigación busca comprender la forma en que los integrantes del CUEES Urabá, conciben los riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario que se proyecta en esta región y determinar cuál es la relación que hay con ello. La pertinencia de conocer las concepciones que tienen estos actores del desarrollo, radica en que estos estamentos aportan desde su misión al desarrollo de la región a partir de asuntos de competitividad, innovación y emprendimiento para el desarrollo económico y social del territorio. Algunos de los hallazgos que aporta este estudio muestran cómo las nociones sobre riesgos ambientales y sociales a partir del desarrollo portuario que hay en los documentos de gobierno son mínimas en comparación con lo que significa en términos reales el hecho de afectar un ecosistema marino. También resulta importante precisar que, si bien el desarrollo portuario en la región del Urabá antioqueño no es una realidad que se esté materializado en el momento de realización de esta investigación, sí es una realidad escrita que se sustenta en las propuestas de los planes de desarrollo municipal, departamental y nacional de los últimos años, lo cual se convierte en una realidad que se va construyendo en el imaginario de las personas y con ellas los significados que se da al desarrollo portuario.

Los resultados de este estudio muestran también que, además de los riesgos ambientales que surgen en el proceso de construcción de proyectos portuarios, existen riesgos por afectaciones sociales a raíz del desplazamiento de sus habitantes, así como la variación de sus hábitos tradicionales. Por esta razón resulta pertinente mencionar otras concepciones de Urabá para comprender su contexto y cómo los riesgos socioambientales derivados de los puertos se relacionan con el contexto social y ambiental que tiene la región, convirtiéndose en un factor de riesgo que agrave situaciones ya existentes, e incluso generar otro tipo de dinámicas que desfavorezcan la realidad territorial.

De otro lado, lo que se ha escrito en los planes de desarrollo de los últimos 10 años acerca del desarrollo portuario en el país, tiene que ver con una concepción de desarrollo que plantea un escenario claro frente a la intervención de la geografía nacional para la construcción y fortalecimiento de esta industria. A la par menciona la importancia que implica para el país poseer una riqueza ambiental que se debe proteger. Sin embargo, tener una postura que habla sobre intervenir esa riqueza y a la vez protegerla, resulta en una postura ambivalente que se contradice y que vale la pena contrastar con aportes teóricos que puedan ampliar el conocimiento de la problemática. Estos, entre otros hallazgos, se proponen como aporte para profundizar la discusión entre el desarrollo económico a partir de la industria portuaria y contribuir a reflexiones sobre riesgos socioambientales que genera este tipo de desarrollo en Colombia.

Palabras clave: desarrollo portuario, ambiente, riesgo, Urabá, CUEES, riesgos socioambientales.

Introducción

El desarrollo portuario ha sido un aspecto crucial para el desarrollo de la historia humana, desde tiempos en que se navega por los mares. A partir de la exploración naval, que implicó establecer lugares —muelles y puertos— para zarpar y atracar, fue posible la expansión de culturas, reinos, imperios, con un interés que también estuvo marcado por el intercambio de mercancías, pasajeros, construcción de ciudades costeras y con el paso de la historia, de la integración de los países de todos los continentes a un sistema económico mundial, donde el transporte de mercancía, bienes y servicios se convirtió en un asunto trascendental que ha soportado la economía moderna.

A partir de la consolidación de un sistema de transporte marítimo, algunas naciones, sobre todo aquellas con acceso al mar, adquirieron atributos geopolíticos y se convirtieron en nodos con ciudades puerto para el recibo de buques y el embarque de mercancía que se moviliza hacia diferentes destinos. En el caso de Colombia, al ubicarse cerca al Canal de Panamá, y con acceso al Mar Caribe y al Océano Pacífico, el desarrollo portuario es un asunto que no ha sido menor. Éste se ha considerado como prioritario en diferentes ideas de desarrollo que requiere la nación para lograr que el país siga las reglas mundiales en el camino de la modernización. Lo anterior ha sido soportado por documentos de planeación local, regional y nacional, que han buscado establecer políticas que fortalezcan la economía del país, a través del aprovechamiento geográfico en tierra y mar del territorio nacional.

Los puertos marítimos como atributo moderno del desarrollo cuentan con rasgos indiscutibles de industrialización en tanto son grandes infraestructuras que se erigen en muchas ciudades costeras del mundo. Sin embargo, no hay una mención clara sobre las adversidades que implica el desarrollo del transporte marítimo de mercancías a gran escala; no se habla sobre la cantidad de buques que hay transitando y contaminando actualmente los mares, no se habla en voz alta sobre los riesgos ambientales y sociales que este tipo de actividad industrial implica para la humanidad y para la naturaleza, ni tampoco se menciona cómo esta industria contribuye al cambio ambiental. Eventualmente se encuentran en medios de comunicación reportes y noticias acerca de accidentes de buques, los cuales generan contaminación por el derrame de combustibles fósiles o algunos productos químicos, sobre a costas y arrecifes de coral. Pero no se habla concretamente sobre cómo a través de la

construcción de estas grandes estructuras del desarrollo se generan afectaciones en poblaciones aledañas a las obras y a los entornos naturales que son esenciales para la preservación de la vida.

Lo que resulta interesante a partir de la implementación de esta investigación es evidenciar que, a partir de la construcción de puertos, también hay una afectación ambiental y hay una afectación social; hay unos riesgos que implican la toma de decisiones para la realización de estas megaobras del desarrollo. En el caso del Urabá antioqueño y en el momento de realizar esta investigación, se tenían previsto la realización de tres grandes obras portuarias que suponen el mejoramiento del sistema de transporte marítimo regional, nacional e internacional, aprovechando la ubicación geográfica que tiene Colombia en comparación de otros países de Latinoamérica. En ese sentido fue recurrente encontrar en la documentación consultada innumerables menciones de beneficio económico para la región a partir del desarrollo portuario, pero no fue posible encontrar en igual medida, información relacionada a las adversidades que implican estas iniciativas del desarrollo.

Lo que presenta esta investigación es, entonces, un recorrido frente a la historia del desarrollo portuario, la historia de los puertos en Colombia, de dónde surge la necesidad en el país de tener estas infraestructuras. Este estudio también habla sobre los riesgos ambientales y sociales que el desarrollo portuario implica en el Urabá, escenario donde han ocurrido innumerables situaciones sociales marcadas por la violencia, la inequidad, el desplazamiento de sus pobladores, el uso del territorio para diferentes fines empresariales que benefician a ciertos sectores económicos.

El actor elegido para realizar esta investigación es un actor que funciona en la región de Urabá a partir de la figura de comité, el cual está conformado por diferentes estamentos que pertenecen al sector académico, gubernamental, empresarial y social. Este comité, denominado Comité Universidad Empresa Estado Sociedad (CUEES), tiene antecedentes en la región desde el año 2007 y su origen se inspiró en la necesidad de articular a todos aquellos actores que inciden en el desarrollo socioeconómico del territorio a partir del trabajo de proyectos comunes que tuvieran que ver con la innovación y la competitividad de Urabá.

Teniendo en cuenta los asuntos planteados hasta ahora: por un lado el desarrollo portuario que se prevé para la región de Urabá; de otro lado el foco hacia el CUEES como

actor para la investigación y, por último, la consideración de riesgos sociales y ambientales a partir del desarrollo portuario en esta región, se propone un análisis que busca conocer cómo integrantes del CUEES conciben el desarrollo portuario en Urabá y qué concepciones tienen sobre riesgos socio ambientales a partir de este tipo de desarrollo.

Como complemento a la noción sobre los conceptos claves de la investigación: desarrollo, desarrollo portuario, ambiente y riesgo, se tuvo en cuenta el análisis de estos conceptos en planes de desarrollo nacional departamental y municipal para identificar cómo en un rango de tiempo de 10 años del —2010 al 2022—han sido abordados en documentos de gobierno que funcionan como carta de navegación para el desarrollo de la nación. ¿Qué justifica esta investigación? A continuación, se exponen una a una las razones.

Justificación

Existe sobre la región de Urabá una apuesta por el desarrollo portuario a partir diferentes planes de desarrollo municipal, departamental y nacional. Sin embargo, las menciones sobre riesgos socioambientales que subyacen a este tipo de actividades parecieran ser visibilizadas de manera insuficiente en dichos documentos de gobierno (Plan Nacional de Desarrollo entre el 2010 y el 2022; Plan Departamental de Desarrollo entre el 2012 y el 2023; Plan de Desarrollo Municipal de Turbo entre el 2012 y el 2023– Agencia Nacional de Infraestructura, 2019; CCO, *s.f.*), dando más relevancia a los beneficios derivados a partir de la inclusión del país en la industria portuaria global, además de las ventajas competitivas regionales que surgirían a partir de la puesta en marcha de estas megaobras del desarrollo moderno. El desarrollo portuario en el marco de la competitividad y el desarrollo económico es sustentado por el discurso y políticas estatales para el beneficio económico de las regiones. En contraste, asuntos como las características geográficas del territorio, rasgos culturales los pobladores y prácticas tradicionales que dan identidad a la región son mencionados solo a manera de descripción o caracterización. Lo anterior quiere decir que hay apuestas claras por el desarrollo y por la transformación de Urabá, más no de la preservación¹ de sus tradiciones, entornos y costumbres.

La sola presencia de un puerto puede derivar en la transformación de un territorio que tradicionalmente ha servido para la realización de prácticas tradicionales como la pesca y la agricultura (Ordoñez, 2019). Igualmente surgen riesgos que afectan al ambiente como la contaminación y acidificación del agua, contaminación auditiva y visual, deforestación, dragado de playas, afectación a manglares (Ambiental Consultores, 2014), cambios en la formación del territorio, entre otros (Segrelles, (2000), Moreno (2017)). Lo anterior sin contar con los riesgos sociales que emergen al abrir la posibilidad de construcción y expansión de una urbe que albergará a una fuerza productiva y laboral a partir de las

¹ La diferencia entre conservación y preservación, consiste en que la primera está ligada a estrategias de concientización sobre las consecuencias en el mal uso de recursos naturales – y aquí una definición funcionalista de la naturaleza-, y la preservación ahonda en el ámbito onto-epistemológico cuya concepción implica abordajes filosóficos frente al significado mismo de la vida (García, *et al*, 2015).

dinámicas derivadas de no solo uno, sino tres puertos que se proyecta construir en una misma región, lo cual implicará un cambio significativo en la manera de habitar y concebir el territorio. Es por ello que este tipo de desarrollo implica un gran reto socioambiental para el cual el Urabá debe estar preparado.

Conocer las concepciones en un actor intersectorial como es el CUEES Urabá sobre los riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario, resulta pertinente por la misma composición de este comité, pues es un actor conformado por varios actores que tienen intereses particulares para el desarrollo económico y social del territorio a partir de su misionalidad. Este comité congrega de forma voluntaria instituciones gubernamentales – alcaldías de la región–, las instituciones de educación superior y las empresas productivas, las cuales inciden en desarrollo de la región a través de procesos de innovación que terminan incentivando la competitividad del territorio. La relación que hay entre competitividad y el desarrollo portuario es estrecha, pues este tipo de desarrollo moviliza casi el 100% de la economía mundial (ONU, 2016).

De otro lado, cabe mencionar que el país cuenta con una política portuaria mencionada en el CONPES 3744, política que prevé el engranaje entre puertos, zonas logísticas portuarias y zonas logísticas multimodales respecto de la infraestructura vial, ferroviaria y fluvial, como un todo debidamente integrado, bajo los principios de competitividad, conectividad y eficiencia (Conpes, 2013). Entonces el desarrollo portuario que se propone va mucho más allá de tener un país moderno a partir de la construcción de terminales portuarias para la carga y descarga de mercancía entrante y saliente del país; tiene que ver también con la implementación de la cadena logística que da significado y sentido a la globalización: la materialización del actual modelo de desarrollo económico occidental en un escenario como Colombia.

El cuestionamiento que propone esta investigación busca conocer las ideas enmarcadas en el desarrollo económico y contrastarlas con los riesgos que emergen a partir de las intervenciones del desarrollo; riesgos que afectan de forma directa el ambiente y, en consecuencia, a las poblaciones humanas. Pero ¿de qué sirve conocer estos puntos de vista? ¿por qué priorizar a un actor como el CUEES Urabá y no a poblaciones que viven en las áreas de influencia de los proyectos de infraestructura portuaria? La justificación radica en

que el CUEES es un actor de poder, en tanto son los directivos de empresas, alcaldes y secretarios de despacho, directivos académicos y representantes sociales quienes asisten a los espacios de interlocución. Lo que quiere decir que son actores con capacidad de articular, llegar a acuerdos institucionales e incidir en la toma de decisiones que apañalen recursos financieros para el desarrollo de proyectos, políticas y estrategias regionales. Entonces, teniendo en cuenta la intención investigativa de conocer concepciones sobre riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario, se tiene la posibilidad de interpelar a un actor que influye en el desarrollo de la región. Esto significa suscitar cuestionamientos y reflexiones sobre su postura hacia el desarrollo, el desarrollo portuario, las concepciones de ambiente y de riesgo y con ello abrir el panorama para inspirar reflexiones alternativas en la concepción y conocimiento de estos conceptos.

Finalmente, el aporte investigativo de este proyecto para los estudios del desarrollo consiste en contrastar dos posturas; por un lado, una que se relaciona con el desarrollo económico –expresado en modernización a partir de megaobras– el cual valida prácticas, hábitos, discursos y proyectos para el desarrollo de la región y, de otro lado, otra postura asociada a riesgos socioambientales que emergen como posibilidad de comprender la gravedad de las consecuencias a partir de prácticas modernas que son impuestas sobre los territorios. Con ello no se trata de incidir sobre decisiones de gobierno, pero sí proponer reflexiones en quienes tienen el rol de orientar el desarrollo de esta región, así como de aportar a la academia sobre la noción y relación de tres conceptos a partir de la construcción de puertos en Urabá.

Capítulo 1: Seis claves para comprender a Urabá

Acercarse a Urabá a través de textos académicos, institucionales, noticiosos, entre otros, lleva a una serie de concepciones sobre la forma de relatar a esta región, que varían entre su contexto social, conflictivo, riqueza ambiental, punto geoestratégico para el comercio exterior, industria bananera, migración de personas, desplazamiento, oportunidades de desarrollo, necesidades de conservación, por poner algunos ejemplos. Varias de estas concepciones parecieran replicarse en cada publicación sobre la región. El análisis que puede hacerse de la literatura sobre esta región, arroja diversas tipologías de textos, bien sea para disponer de un contexto general necesario para la aprobación de algún proyecto social, o un informe final de una intervención, o una investigación académica o la redacción de un plan de desarrollo de orden municipal, departamental y nacional.

Todos los textos que fueron consultados en el marco de esta investigación, sugieren de Urabá asuntos que coinciden en cuanto a su historia, su riqueza natural y cultural, su situación de desigualdad social, además de todo el potencial que tiene para generar escenarios de desarrollo y transformación e innovación social a partir de su privilegiada ubicación geográfica sobre el Caribe y en cercanías al Canal de Panamá. Los textos sobre Urabá priorizados en esta investigación fueron escritos por autores del sector agroindustrial, sector académico y sector gubernamental. Partiendo de dichas lecturas, a continuación, se rescatan algunas concepciones sobre este vasto territorio a partir de cuatro ejes: histórico, escenario natural, escenario social y escenario como polo de desarrollo, esto con el fin de identificar elementos claves sobre esta región que servirán para la investigación.

1.1 Hitos que marcaron el rumbo de Urabá desde mediados del siglo XX

Diferentes relatos conciben a Urabá como un territorio en disputa por intereses comerciales y conexión con otras naciones, gracias a la posibilidad estratégica de transitar la

región de forma terrestre y marítima para cruzar hacia otros países de centro o sur América y el Caribe. Finalizando el siglo XVII hasta el siglo XIX, “la región de Urabá tuvo un intenso comercio marítimo con las islas del Caribe cuyos apoderados eran ingleses asentados en Jamaica, holandeses en Aruba y en Curazao; y con bolivarenses de tradición comercial en Cartagena” (Aramburo, 2003, p. 58). Lo que muestra desde una historia muy temprana de la región lo estratégico de su ubicación geográfica, por ser un punto de conexión entre diferentes puntos de interés para las sociedades que dominaban rutas marítimas, como consecuencia de sus actividades de expansión. La posición estratégica fue tempranamente valorada por los extranjeros que ingresaron al continente como conquistadores, comerciantes o simplemente como explotadores de los recursos naturales (Aramburo, 2003) La autora agrega que, dichas actividades comerciales incentivaron los asentamientos en la costa norte de esta región y como entrada al Río Atrato, se fueron instalando con el tiempo comunidades negras que, al ser liberadas, “se involucraron con comerciantes caribeños. Paulatinamente estos negros se radicaron a lo largo del litoral, los ríos, los caños, y a orillas del golfo de Urabá, donde fundaron caseríos como soporte a su actividad. Turbo, de 1840, fue uno de ellos” (Aramburo, 2003 p. 57).

El interés comercial se acentuó en la región a mediados del siglo XX, periodo que marcó el rumbo en la historia de Urabá, “pues la agroindustria liderada por la cultura paisa se instaló con fuerza y además, la carretera al mar a mediados del siglo XX, se construyó en dirección sur-norte entre los años 1940 y 1960” (Aramburo, 2003 p. 60). Este hecho coincidió con la primera llegada de las guerrillas a la zona, en una época marcada por la violencia liberal-conservadora de Colombia. Estos dos factores: la agroindustria y la guerra por el territorio, “fueron eventos que irrumpieron, respectivamente, en las interacciones de los Ordenes de la Colonización y del Capital, afectaron a todas las partes constitutivas de éstos, a todas y a cada una de las realidades involucradas en ellos” (Aramburo, 2003, p. 50), realidades entendidas como los antecedentes históricos, los pobladores que se asentaban en la región, la cultura diversa que convergía en un mismo territorio, reuniendo atributos sociales de tres departamentos: Chocó, Antioquia y Córdoba, coincidencia geográfica que tuvo el nombre de El Gran Urabá.

Este territorio tuvo fuertes repercusiones en la región, la cual “sufrió convulsiones por todos los flancos, desalojó pobladores en todas partes... su estela de dolor y muerte causó destrozos síquicos, afectivos y mentales a la población de la región” (Aramburo, 2003, p. 52). Pese a esta condición bélica que marcó tan profundamente al habitante de Urabá, la realidad agroindustrial sucedía de forma simultánea. Guerra y agroindustria avanzaban de forma continua; guerra y progreso económico en función del desarrollo, dos relatos del Urabá que han marcado una fuerte dicotomía, pues cada una de ellas existe a costa de un territorio, de sus recursos, de sus personas, de su biodiversidad, lo que ha implicado un choque. Así lo señala el INER (2022) cuando dice que,

para comprender la historia de Urabá hay que entender el significado del choque cultural de Antioquia con la costa en Urabá (además del económico y la agroindustria) mostrando la imposición antioqueña sobre otras culturas e imágenes de futuro en la que Antioquia encarnó el prototipo del colonizador hoy representado en una forma hegemónica o de imposición de una sola manera de ver el mundo en términos de desarrollo y progreso económico, de jerarquización social discriminatoria en esa percepción del tiempo lineal que ubica atrasados y desarrollados, de prevalencia de lo global que desconoce lo local y lo doméstico, de la economía globalizada y competitiva como punto de llegada de otras formas de producción domésticas o de subsistencia. Esta matriz occidental continúa funcionando en los destinos de Urabá y a ella haremos constante referencia, está vigente como matriz de pensamiento, su carácter homogéneo excluyente reconoce los saberes occidentales racionales de rigor científico sobre cualquier otro saber indígena o negro (p.56).

La historia de esta región, desde mediados del siglo XX, habla sobre diversas maneras de usar el espacio a partir de sus ventajas geográficas y geofísicas. Habla también de habitantes que son desplazados de sus tierras por la llegada de otros actores que tienen intereses comerciales. Y a pesar de tener una fuerte marca de violencia por la disputa en el control del territorio, la región se balancea entre el conflicto y las posibilidades de desarrollo económico para el bien de la región, pero justamente bajo cada ondulación de esas intenciones, están las comunidades y están los entornos naturales los cuales hacen de esta región un lugar privilegiado en Colombia, y en el mundo.

1.2 La naturaleza de Urabá

La región de Urabá² está integrada por 17 municipios de tres departamentos: 11 de Antioquia, cuatro de Chocó y dos de Córdoba (ver mapa 1 y mapa 2). Es un territorio que cuenta con la influencia de culturas y tradiciones que confluyen para dar identidad y vida a más de 11.600 kilómetros cuadrados que la conforman. El Instituto de Ciencia y Política Hernán Echavarría – ICP (2019) indica que esta región se extiende desde el Valle del Sinú hasta la cuenca del río Atrato, y comprende el Golfo de Urabá y el tapón del Darién (INER, 2020). De esta región se destaca su gran potencial biodiverso, pues está situada en la región conocida como el Chocó biogeográfico que abarca el andén Pacífico o franja costera y húmeda entre Colombia y Ecuador (Aramburo, 2003, p.13).

Gracias a su clima, el relieve, las transformaciones geomórficas que pasan de cordillera, a llanura a litoral costero, a delta del Río Atrato, a bahías y a la Selva que se adentra hacia lo más profundo del Chocó, esta región es el escenario natural donde habitan cientos de especies de animales, y una extensión en fauna, manglares y mar que ningún otro escenario en Colombia ni el mundo albergan. Al estar conectada con el Chocó y con la Cordillera Occidental, este territorio es una de las ecorregiones de máxima prioridad para la conservación global, está conformado por el 2% de la superficie terrestre y alberga cerca del 10% de la biodiversidad del planeta.

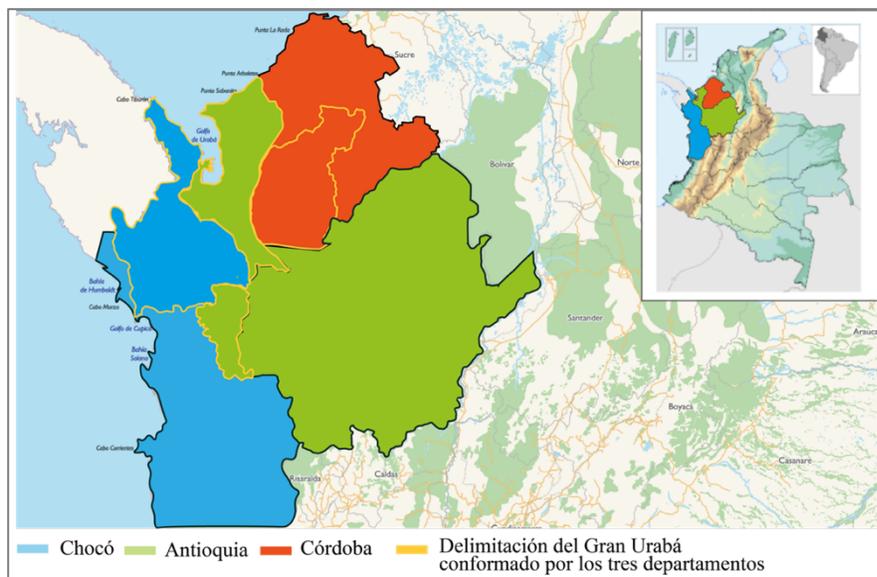
² Específicamente, Urabá está localizada en la parte noroccidental del departamento, limita al norte y noroeste con el Mar Caribe (Océano Atlántico), donde se encuentra el Golfo de Urabá, al oriente con el departamento de Córdoba y con la subregión de occidente, al sur con el departamento del Chocó, las subregiones del Suroeste y del Occidente, y al occidente con el departamento del Chocó. Tiene una extensión de 11.664 km² (18.6% del total del departamento); posee alturas que oscilan entre 0 y 3200 msnm (máxima en el Nudo Paramillo, Mutatá), predominando las alturas entre 0 y 200 msnm, con 70% de su territorio en planicies y terrenos ondulados (Camacho & Pérez, 2014, p. 22).

Mapa 1: Urabá compuesto por 17 municipios que hacen parte de tres departamentos



Fuente: adaptación propia a partir de: <https://noticiasuraba.com/historia-de-uraba/4432/>

Mapa 2: Ubicación de Urabá en Colombia y en Suramérica

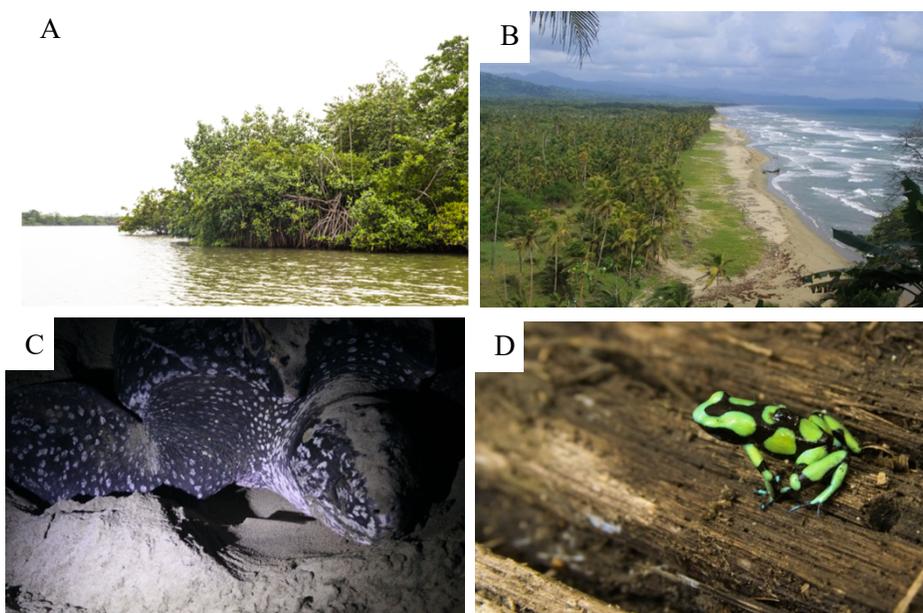


Fuente: elaboración propia a partir de mapas de Google Maps y de Atlas Colombia.

El Urabá “muestra su riqueza en 9 Parques Nacionales Naturales, entre ellos los de Paramillo, Utría y Katíos en lo que corresponde a las regiones del Darién y Urabá (Aramburo, 2003, p. 13). La Serranía del Abibe³, el Piedemonte (estribaciones de la Serranía), el abanico aluvial (zona bananera), las llanuras de inundación (sistema de ciénagas), el complejo costero (estuarios y bosques de manglar) y el sistema de colinas (Melo, J. *et al*, 2018, p.20) son los ecosistemas más destacados de la región (ver fotografías 1: A, B, C y D).

Fotografía 1: La naturaleza de Urabá

A. Manglar sobre el golfo de Urabá. B. Mar Caribe sobre la costa del Urabá chocoano. C. Tortuga Caná desovando en las playas del Urabá chocoano. D. Especie de reptil que habita en las selvas del Urabá.



Fuente: Diana Grajales: Foto A: 2019. Foto B, C y D: 2011.

³ La Serranía del Abibe es puente entre los parques nacionales naturales de Paramillo, Katíos y Orquídeas y lugar donde se localiza el mayor complejo orográfico de la zona. Esto le da una gran importancia ambiental por lo que significa en términos de biodiversidad y alto potencial biotecnológico en cuanto a bancos genéticos y de germoplasma. Esta región es gran reguladora del sistema hídrico regional y área receptora de humedad y recarga de los acuíferos que soportan las actividades humanas y procesos industriales de los ecosistemas del piedemonte y los abanicos aluviales donde se instaló la producción bananera (Aramburo, 2003, p. 16).

La parte costera del Urabá incluye todos los rasgos geomorfológicos de origen marino que son formaciones dadas por oleajes, vientos, mareas, deriva litoral, corrientes marinas, entre otros atributos oceanográficos (Aramburo, 2003). En su conexión con el Mar Caribe, cuenta con el “Golfo de Urabá, estuarios y bosques de manglar que bordean las costas hasta Arboletes (Aramburo, 2003, p. 18), en una extensión de aproximadamente 425 km de longitud de borde litoral, (Ver fotografía 2) “lo que representa el 18% con respecto al caribe continental colombiano, siendo el segundo en extensión después del departamento de La Guajira” (Camacho & Pérez, 2014, p. 22).

Fotografía 2: Vista aérea de la costa oriental del golfo de Urabá

Entre las bocas de los ríos León (al sur) y Turbo (al norte)



Fuente: Juan Felipe Blanco-Libreros, en Exploración del Golfo de Urabá 2007-2013, Crónicas de la Expedición Antioquia. Universidad de Antioquia. Medellín.

A pesar de las condiciones geográficas que se convierten en ventajas comparativas con otros territorios de Colombia, “Urabá es una región de contrastes, pues pese a sus riquezas naturales, culturales y su potencial productivo, esta subregión, se encuentra en el último nivel de desarrollo según el índice de capacidades y dotaciones” (Camacho, & Pérez, 2014, p.22).

De acuerdo a la idea anterior, aparece nuevamente una situación dual, donde una ventaja que resulta ser la riqueza natural, no es condición suficiente para la garantía del bienestar social. ¿Por qué se da este contraste? A continuación, se consideran aspectos sociodemográficos que aportan al contexto de la región.

1.3 Aspectos sociales de la región Urabá

La importancia de presentar aspectos sociales de la región de Urabá radica en que hay datos que emerge de forma distinta. Es decir, que hay referencias que mencionan estos datos refiriéndose al Gran Urabá –compuesto por los departamentos de Chocó, Antioquia y Córdoba (ver mapa 1) – y en otros casos, la referencia del dato se da en el Urabá antioqueño, principalmente, al ser el departamento con mayor incidencia para llevar a cabo proyectos de desarrollo regional distinta, ya que para unos casos existe información que contempla tres departamentos. Si se tiene en cuenta entonces los datos de ese Gran Urabá, éste se caracteriza por la presencia de comunidades negras del Pacífico y el Caribe, de las sabanas de Córdoba, de los valles del Sinú, así como paisas, indígenas y otros grupos regionales diversos quienes, a lo largo de diferentes momentos históricos, han estado supeditados a diferentes procesos de movilidad poblacional⁴, cambios económicos y sociales (Camacho, & Pérez, 2014, p. 35). Sin embargo, para el fin de este estudio fue priorizada información relacionada con el Urabá antioqueño, pues es éste el departamento que albergará los tres proyectos de desarrollo portuario de interés para la investigación.

El Urabá antioqueño se encuentra trazado en tres áreas: el norte compuesto por los municipios de Arboletes, San Juan de Urabá, San Pedro de Urabá y Necoclí; el área central o el eje bananero compuesto por los municipios de Turbo, Apartadó, Carepa, Chigorodó y Mutatá y el área sur que lo componen Vigía del Fuerte y Murindó (ver infográfico 1). Según

⁴ Los modelos económicos y los proyectos colonizadores predominantes en la historia de los tres últimos siglos en Urabá, han ocasionado movimientos de población en temporalidades distintas. Desde un comienzo, desestabilizaron a los grupos ancestrales indígenas, los que ya habían librado batallas contra huestes españolas durante la Conquista y la Colonia; también les recortaron los territorios tradicionales (Aramburo, 2003, p.15).

los datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE (2022), su población asciende a 525.685 habitantes de los cuáles 257.817 son hombres y 267.868 son mujeres. De esta población, 301.391 personas viven en caberas municipales y 224.294 viven en centros poblados, rurales y dispersos. Según indicadores generales de Urabá elaborados por el CUEES Urabá (2022) el 62% están registrados como víctimas del conflicto armado y más del 50% de los habitantes son menores de edad. Se tiene cifras ocupacionales para 180.425⁵. Urabá es una de las nueve subregiones de Antioquia y en su territorio conviven la cultura Caribe, Pacífico y Andina, con presencia de grupos étnicos como indígenas, afro, ROM y raizales (Melo, J. *Et al*, 2018) (ver infográfico 1). A lo anterior se agrega que ocho de los 11 municipios de Urabá son municipios priorizados entre los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial, PDET⁶.

A raíz de la violencia acentuada en la región desde mediados del siglo XX, la región ha acumulado brechas sociales profundas, situación que “se evidencia con más fuerza en las zonas rurales y entre los diferentes municipios de la subregión” (Melo, J. *Et al*, 2018, p.12). Urabá ocupa el octavo lugar del departamento en calidad de vida multidimensional, la cobertura de educación superior es menor al 15% –la del país es de 52,8%– y tiene un registro de 344.657 víctimas del conflicto, lo que representa el 73% de la población censada en el territorio en 2018 (Angulo, 2019, p.4). La población rural ha cambiado a partir de hechos de desplazamiento forzado pues llega nueva población a habitar en el campo. Por ejemplo,

en la zona del Atrato Medio hubo crecimientos poblacionales porcentuales importantes hasta 1985, época de otorgamiento de concesiones madereras. Desde entonces hubo un decrecimiento fuerte hasta 1993 con tasas negativas en todas las áreas. Hoy la situación de

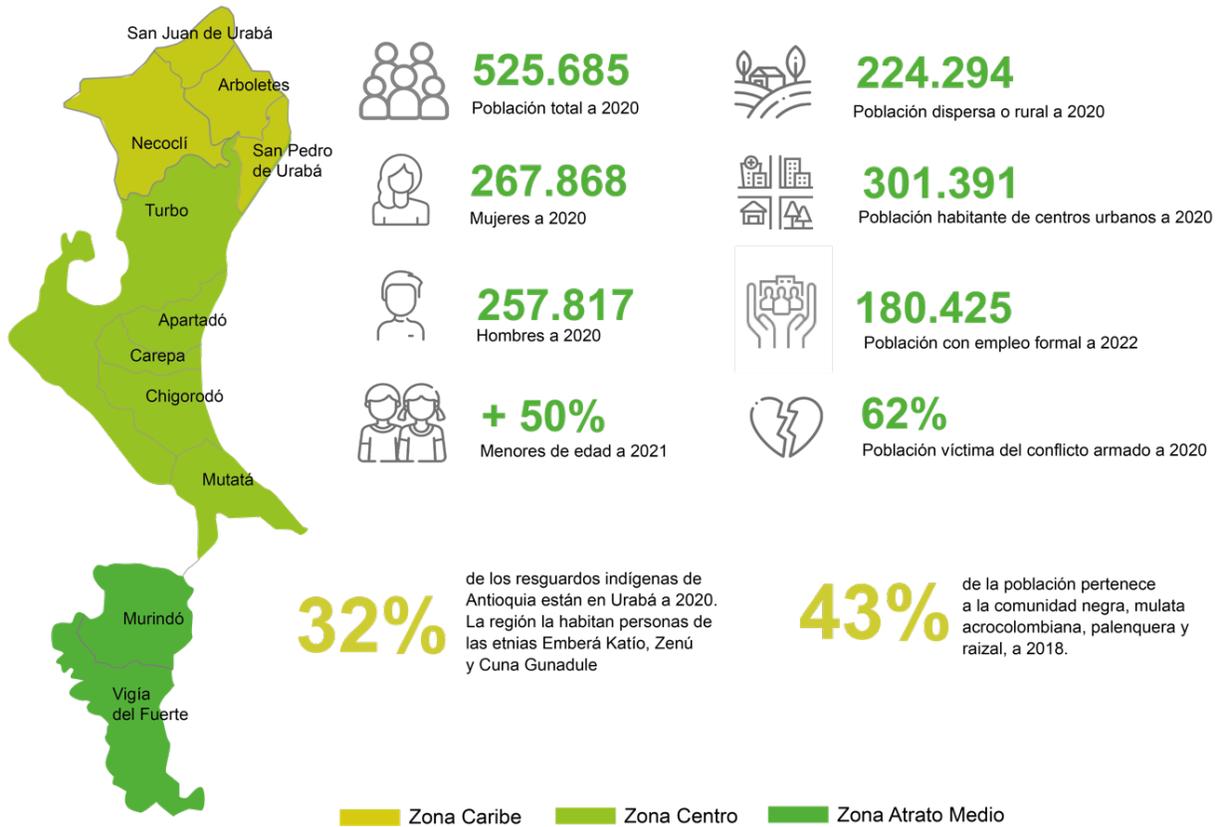
⁵ Datos obtenidos del Comité Universidad Empresa Estado Sociedad Urabá, en el documento “Principales indicadores del municipio de Urabá”, el cual es alimentado por fuentes como el DANE, la Gobernación de Antioquia, la Cámara de Comercio de Urabá, entre otras instituciones. <https://bit.ly/indicadoresdeuraba>

⁶ Los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) buscan intervenir y priorizar a la población afectada por la violencia, la pobreza, las economías ilícitas y la debilidad institucional. Nacen del Acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de la Paz y se refieren a todas aquellas acciones que se incluyen en una reforma rural. En Colombia hay 170 municipios priorizados como PDET. (Agencia de Renovación del Territorio, 2021)

los desplazamientos en la zona del Atrato por la disputa territorial entre paramilitares y guerrilla impide cualquier aproximación (Aramburo, 2003, p. 20).

En lo que respecta a los aspectos sociodemográficos sobre esta región, al realizar una comparación y análisis, se encontró que no hay una cifra consolidada, pues por un lado aparecieron datos cuyas fuentes partieron del Departamento Administrativo de Nacional de Estadística, DANE y del Departamento Nacional de Planeación, pero, por otro lado, datos provenientes de investigaciones sobre Urabá hablaban de otras cifras. Lo que implica información distinta la actual población de Urabá (Aramburo (2003), ICP (2018) Melo, J. Et al (2018), PINCEL (2020^a), PINCEL (2020b), INER (2012), INER, (2020), Camacho & Pérez (2014), Angulo (2019), CUEES Urabá (2019)).

Infográfico 1: Caracterización sociodemográfica del Urabá antioqueño



Fuente: Elaboración propia a partir de información del DANE 2020, CUEES Urabá 2022 y del Perfil de desarrollo subregional Subregión Urabá de Antioquia, 2021.

1.4 Urabá, economía y desarrollo

La información relacionada con la actividad económica en la región de Urabá, contiene diagnósticos que hablan sobre su desarrollo económico (INER (2020), Aramburo (2003), Camacho, & Pérez, (2014), ICP, (2019)). Desarrollo que, tal como se mencionó previamente, es producto de la reconfiguración de su espacio desde mediados del siglo XX. La agroindustria es sin duda la actividad comercial más destacada en la región y por lo cual Urabá es reconocida a nivel nacional, siendo el cultivo del banano⁷ el proceso económico de mayor ahínco. La Cámara de Comercio para Urabá reportó para el 2015 que las exportaciones bananeras de la región representaron el 71% de las exportaciones de este producto a nivel nacional (Melo, J. Et al, 2018). En lo que tiene que ver con el plátano, “los cultivos están distribuidos por todo el territorio de 2 a 4 hectáreas por familia, produciendo alrededor de 4,5 millones de cajas al año” (Cámara de Comercio de Urabá, 2016, en Melo, J. Et al, 2018, p.15). La producción bananera⁸ es entonces una tradición económica que se asentó en la región y las posibilidades de exportación hacia otros países gracias a la presencia de puertos en la zona se facilita la cadena de suministros en la logística e industria alimentaria regional, nacional e internacional.

De otro lado, la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, considera que la región tiene un gran reto de seguir posicionando productos agropecuarios –como el cacao o la caña, por ejemplo– a nivel nacional e internacional, a partir del fortalecimiento de sectores de la economía que son “incipientes, pero que pueden resultar importantes desde el punto de

⁷ La importancia del banano radica en los ingresos que genera por motivo de las exportaciones (anualmente le aporta al país unos 300 millones de dólares²¹), en su contribución al PIB departamental (es el segundo después del café) con un 24%, en el nivel de empleo que produce en la zona y en la vocación exportadora que ha desarrollado en sus pobladores como potencial para la creación de proyectos y empresas productivas para la globalización, (Aramburo, 2003, p. 26).

⁸ Estudios recientes sobre la economía regional “reconocen el peso de la producción bananera como el producto emblemático de Urabá pero detectan proyectos de diversificación debido a los estímulos de las políticas nacionales e internacionales de globalización, las condiciones del mercado internacional (tratados de libre comercio, OMC, ampliación de infraestructura y de puertos, etc.) y la construcción de las infraestructuras portuaria y vial a costas de las cuáles se ha ampliado la frontera agrícola con cultivos de palma de aceite, cacao, plátano, flores tropicales, productos maderables y frutas” (INER 2022, p.58).

vista de la generación de empleo, como la industria y la construcción” (CCM, 2016, citado por INER 2020, p.61)”.

Además de la producción del banano, en Urabá también se practica la silvicultura y la pesca, “los cuales aportan un 62% del valor agregado de la región que corresponden al 24,67% de total de la producción de este renglón en el departamento” (Camacho & Pérez, 2014, p.39). Otras actividades económicas como la ganadería, y el turismo hacen que Urabá sea un territorio que diversifica su economía, a partir de las particularidades de su geografía. En el año 2016 cerca de 9.320 empresas aparecieron registradas en esta región ante la Cámara de Comercio de Urabá (Melo, J. Et al, 2018, p.15), cifra que no es menor teniendo en cuenta que para el 2022 la población de la región es de 525.685 habitantes (CUEES Urabá, 2022).

En lo que respecta a la economía basada en la pesca y considerando que Urabá cuenta dentro de su geografía con un vasto territorio marítimo –donde justamente se proyectan realizar los proyectos portuarios–, se tiene que la pesca ha servido de sustento para cientos de familias de la región y se practica principalmente de forma artesanal (Ordoñez, 2019). A pesar de ello hay presencia de barcos camaroneros que utilizan técnica de arrastre sobre el arrecife –lo que ya implica en sí una amenaza para el ecosistema marítimo a partir de la afectación del lecho marino– la pesca que se realiza a través de métodos de producción rudimentarios con menor impacto ambiental, sirve para que cerca de 3000 familias de los municipios Turbo, Necoclí, Arboletes y San Juan de Urabá se sustenten de esta actividad económica (Aramburo, 2003). Las actividades antrópicas en el territorio del Urabá pueden identificarse según la infografía 2:

Infográfico 2: Actividades antrópicas y uso del territorio en el Urabá antioqueño



Fuente: Elaboración propia a partir del documento Urabá sostenible, ruta subregional 2017.

En Turbo, por ejemplo, hay 600 pescadores carnetizados que realizan esta actividad de forma artesanal, la cual “ha tenido bajas y cada vez son menores los volúmenes de captura por la sobreexplotación de los peces y la captura de peces de talla menor con lo que se impide el ciclo de reproducción” (INER, 2022, p.68). Ello arroja un panorama de riesgo para poblaciones cuyo sustento se basa en saberes tradicionales (ver fotografías 3: A, B, C, D) y que, por el hecho de ser minoría o no contar con medios ni infraestructura a diferencia de la pesca de arrastre, o porque el recurso pesquero esté en disminución, puede haber una afectación mayor al presentarse una variable más como es un puerto y el tránsito de buques, que generan afectaciones directas a este tipo de recurso.

Fotografías 3: Actividad pesquera artesanal en Turbo.

A. Balsa de un pescador. **B.** Pescador tirando atarraya sobre el Golfo de Urabá. **C y D.** Comercialización de peces en mercado de las calles de Turbo.



Fuente: Diana Grajales (fotos A y B, 2019. Fotos C y D, 2015).

1.5 Megaproyectos en el Urabá: puertos y desarrollo

La industria bananera que se instaló en Urabá desde mediados del siglo XX ha jalonado iniciativas de desarrollo portuario permitiendo la logística y el transporte marítimo de este producto hacia otros países (ver fotografías 4: A, B, C, D, E, F). Al incidir de forma favorable en la economía de la región –para quienes están inmersos en esta industria– y del país, el desarrollo portuario es planteado como una prioridad para el territorio, por lo que se contempla en planes de desarrollo nacional y departamental (Plan Nacional de Desarrollo (2010), (2014), (2018) y Plan de Desarrollo de Antioquia (2012, 2016, 2020). El desarrollo portuario se vincula con el desarrollo vial, potenciando la logística en la entrada y salida de mercancía desde y hacia el interior del país (Camacho & Pérez, 2014). Es pertinente señalar que el desarrollo portuario hace parte de un proyecto nacional “que coincide con las demandas de los mercados internacionales, los acuerdos de libre comercio, el cumplimiento de metas nacionales orientadas por políticas económicas relacionadas con la profundización de la internacionalización de la economía”, (INER, 2022, p.78).

Fotografías 4: Actual sistema portuario de Urabá.

A y B: embarcadero en tierra desde terminal portuario en Zungo (Carepa). C y D: Remolque de contenedores por el río León hacia el mar. E y F: Carga de contenedores en buque.



Fuente: Cortesía Apistograma, 2022.

La concepción de estos proyectos implica la esperanza de fortalecer dinámicas empresariales, generando nuevas posibilidades de diversificación económica, e incremento en las oportunidades de empleo formal para sus habitantes (Melo, J. et al (2018), ICP (2018)). De otro lado, el INER (2022) advierte que, “sin duda ninguna, los puertos y las autopistas 4G facilitarán la movilidad y con ello la comercialización o transporte de los productos del agro, pero también la llegada de inversionistas que harán parte de una transformación

productiva y de reconversión de actividades” (INER, 2022, p. 84). Un puerto no existe si no hay carreteras que lo conecten. Es por ello que este tipo de megaproyectos es medido en conjunción con obras viales, como las que se están construyendo en diferentes tramos del territorio nacional, las cuales hacen parte de un proceso de internacionalización que tiene unas dinámicas para la reproducción del capital nacional y transnacional, en la lógica de la globalización y el desarrollo económico. Las apuestas gubernamentales en temas portuarios y afirmaciones que destacan certezas acerca de los beneficios que emergerán a partir de la construcción de puertos, son narrativas que posibilitan leer la manera en que es concebida esta región (Plan Nacional de Desarrollo (2010), (2014), (2018), y Plan de Desarrollo de Antioquia (2012, 2016, 2020)). Otras posturas contrastan dichos postulados y proponen una lectura reflexiva sobre cómo ha sido utilizado este territorio

“la reconfiguración espacial producto de la intensificación del modelo económico competitivo dominante que comprende la región como artefacto (puertos, vías 4G, monocultivos agroindustriales y ganaderías extensivas) en desequilibrio con un modelo que defiende la vida, la biodiversidad y los modos culturales de existencia” (INER, 2022, p.20).

Esta postura plantea una realidad más amplia y quizás honesta en cuanto al desarrollo perfilado en la región, en tanto reconoce de esos grandes proyectos, pero también las consecuencias adversas que implicaría intervenir este espacio en razón del desarrollo a costa de la vida. Por su parte, Melo, J. et al (2018). advierten que, “se prevé que la nueva infraestructura portuaria y vial harán de Antioquia una de las regiones más competitivas de Colombia. Sin embargo, se afectarán ecosistemas naturales estratégicos, restando biodiversidad, recursos y riqueza natural al territorio” (Melo, J. et al, 2018, p. 33). Entonces tener el panorama a partir de diferentes perspectivas acerca del desarrollo portuario en la región, también evidencia una gran ambivalencia en la concepción de este territorio.

Las ideas de desarrollo portuario han permeado en los planes de desarrollo nacional y regional (Plan Nacional de Desarrollo (2010), (2014), (2018), Plan de Desarrollo de Antioquia (2012), (2016), (2020), y Plan de Desarrollo de Turbo (2012), (2016) (2020)) para que Urabá sea concebida como un espacio donde es posible el desarrollo: tierras para explotar, ubicación geográfica estratégica para el transporte marítimo y conexión con otros

países, diversidad en ecosistemas que permite la diversidad para actividades del agro, entre otros atributos que dinamizan la actividad económica. La concepción de Urabá como una ficha clave para el progreso, ha sido alimentada durante años por un discurso de modernización hegemónico que se dicta sobre un territorio que cuenta con condiciones desiguales para lograr el bienestar general de la población (INER (2022), Ordoñez, (2019)). Un discurso que se da en un intento de dominio y control por el territorio para la construcción de mega obras en la lógica de proyectos de modernización.

Aun así, también existen otras posturas que conciben a Urabá como el resultado de una mezcla intercultural que cuando grupos étnicos, comunidades afrodescendientes, campesinos, y comunidades rurales y los pescadores confluyen en un mismo espacio. Entonces el cruce de concepciones sobre este territorio, evidencia y acentúa una visión ambivalente donde el hecho de considerar dos elementos, capital y vida, implica que los territorios se privaticen para “ser apropiados en términos de artefacto para un proyecto económico, producen efectos sobre los bienes comunes que, al ser convertidos en bienes transables, vulneran la existencia de las comunidades y los derechos de la naturaleza” (INER, 2022, p.87). Esta doble lectura del territorio hace que Urabá se defina a partir de posturas que lo fragmentan y que lo conciben de manera aislada, sin medir relaciones directas entre lo que le es propio por naturaleza (desde lo espacial, social, territorial) y lo que le imponen las actividades de desarrollo.

1.6 Riesgos y afectaciones en Urabá a partir de actividades antrópicas

Si bien lo que ha dejado el uso del espacio físico de Urabá para aportar a la economía regional, departamental y nacional ha sido destacado en diversas publicaciones e informes (Aramburo (2003), ICP (2018) Melo, J. et al (2018), PINCEL (2020a), PINCEL (2020b), INER (2012), INER, (2022), Camacho & Pérez (2014), Angulo (2019), CUEES Urabá

(2019)), poco se ha mencionado en relación con las implicaciones o riesgos que estas actividades económicas exponen a los entornos naturales que conforman esta región, implicaciones que afectan también el bienestar de sus habitantes. Cada una de las intervenciones antrópicas mencionadas en los subcapítulos anteriores, alberga procesos en sí que se relacionan de una u otra manera: uso del suelo para actividades agrícolas y agropecuarias; fortalecimiento del entorno empresarial para dinamizar la economía regional; desplazamiento, migración de la población para la apropiación del territorio, por poner algunos ejemplos.

Pese a los atributos naturales presentes en la región, la concepción sobre Urabá encontrada en la literatura académica (INER (2022), Camacho & Pérez (2014), Aramburo (2003)), en los planes de desarrollo (Plan Nacional de Desarrollo (2010), (2014), (2018), Plan de Desarrollo de Antioquia (2012), (2016), (2020), Plan de Desarrollo de Turbo (2012), (2016), 2020)), no hacen hincapié en la importancia en la preservación de su componente natural. Es decir, que a partir de lo que se dice de Urabá en estas publicaciones, es posible reconocer cómo se concibe a este territorio como un espacio de fuentes inagotable de potenciales, propicio para detonar megaobras portuarias que transformarán la dinámica social y económica de la región. En lo que respecta a los habitantes humanos de Urabá, las menciones se hacen para caracterizar a diferentes grupos poblacionales, como, por ejemplo, las comunidades indígenas, comunidades afro o víctimas del conflicto armado, los cuales son mencionadas esencialmente para indicar datos demográficos que configuran a la región. La concepción del Urabá como destino del progreso termina desconociendo los derechos de sectores poblacionales como el afrodescendiente. Estas comunidades tienen una concepción cultural del territorio que toma distancia sobre de las opciones de progreso que se dibujan libremente sobre la región por el discurso hegemónico del capitalismo y el cual pone en riesgo de perder parte de su territorio ancestral para la construcción de obras portuarias (Ordoñez, 2019).

Otro factor antrópico que ha puesto en riesgo a Urabá, lo ha generado la industria bananera. Además de generar externalidades positivas –que implican la dinamización económica regional y nacional–, esta industria también genera externalidades negativas que ponen en riesgo a la región, como es el caso de los químicos que se emplean en esa actividad

agrícola⁹. Los litros de hidrocarburos disueltos y plaguicidas organoclorados fungicidas que se esparcen sobre miles de hectáreas de banano, (INVEMAR y CORPOURABÁ, (2003) en Camacho & Pérez, 2014, p. 25) terminan en los ríos y desembocan al mar, afectando en la salud de las personas y de los ecosistemas marinos que se ven vulnerables por este tipo de residuos químicos, además de las aguas residuales que también se vierten en el Golfo y que son derivadas de las cotidianidades de sus pobladores.

Otro asunto que incide en la afectación a la región a partir de actividades antrópicas, tiene que ver con la deforestación producto de actividades agrícolas o ganaderas son factores que afectan el equilibrio en los ecosistemas naturales (Melo, J. et al, 2018), en tanto que implican aumento en el nivel del agua y la erosión costera, poniendo en riesgo a cientos de familias asentadas en la franja costera de esta región. Referente a la deforestación, se menciona en el Plan de Desarrollo de Turbo para el periodo 2012-2015, que

el proceso de deforestación en el municipio es preocupante puesto que el Plan de Ordenación Forestal de Urabá formulado por la Corporación para el Desarrollo Sostenible de Urabá, indica que del territorio del Municipio de Turbo solo queda el 2.8 % en área de bosques primarios y el 8 % en áreas de bosques secundarios. El proceso de deforestación ha ocasionado graves daños ambientales tales como: la pérdida de fauna, la calidad del agua y volumen de los cauces de los ríos y quebradas y la erosión. (p.151).

Por su parte, Ordoñez (2019), argumenta que “todas estas son manifestaciones de un tipo de entendimiento del desarrollo orientado por el crecimiento económico” (p.4) que busca beneficios materiales. En temas forestales, los manglares son imprescindibles para el ecosistema marino en el Golfo de Urabá al albergar especies de peces que soportan la actividad pesquera artesanal y además generan una serie de beneficios para la región y para el mundo –los cuales logran retener cerca de 20 toneladas de dióxido de carbono por hectárea

⁹ Cerca de 10,5 millones de litros de fungicidas llueven al año sobre el Urabá, una zona donde los trabajadores de las bananeras sufren graves afectaciones de salud mientras los empresarios parecen pasar por encima de las normas, <https://cerosetenta.uniandes.edu.co/veneno-uraba/>

cada año, por ejemplo¹⁰. Esta especie de árbol también se ve gravemente afectada por la tala (ver fotografías 5: A y B). A partir de a estas intervenciones antrópicas los manglares se han visto vulnerados, por lo que este ecosistema

se encuentra bajo una amenaza potencial por el incremento del tráfico de barcos de carga con la activación de la economía regional, el comercio exterior y la construcción del anunciado Puerto Antioquia. El incremento del tráfico de buques de gran calado (que transportan carga en contenedores) podría generar olas más grandes que las actuales, aumentando la erosión costera de los manglares de este sitio (Blanco-Libreros, 2016, p. 4).

Fotografía 5: La tala de manglares en la región

Formas de deforestación del manglar en el golfo de Urabá. A: Venta ilegal de varas de mangle rojo. B. Varas de mangle rojo recién cortadas.



Fuente: Juan Felipe Blanco-Libreros. Ecosystem-Wide Impacts of Deforestation in Mangroves: The Urabá Gulf (Colombian Caribbean) Case Study, 2012.

Lo anterior puede significar un indicio que los cambios en el área de manglar, a partir de la erosión costera, el aumento del nivel del mar, la expansión de la frontera agrícola y la generación de oleaje y sedimentos hacia los estuarios, exponen la salud de los ecosistemas marinos del Golfo, lo que repercute en el bienestar de las poblaciones humanas aledañas.

¹⁰ Manglares del Golfo de Urabá, gran sumidero del Caribe. Periódico el Espectador.

Al indagar sobre las concepciones de Urabá aparecen aspectos que resultan ambivalentes sobre un mismo territorio. Por lo tanto, las seis posturas mencionadas en los anteriores subcapítulos de esta investigación muestran un escenario donde confluyen conflictos históricos, desigualdades sociales, afectaciones a los entornos naturales, pero también aparecen oportunidades de progreso, innovación, apuestas por la competitividad, la inmersión a mercados internacionales a través del desarrollo portuario. Todo ello sucediendo en el mismo tiempo y en el mismo lugar, como si fueran capas aisladas que nada tuvieran que ver las unas de las otras, como si no hubiera relación entre ellas. Pero, ¿qué pasa al poner esas capas en un mismo nivel?, ¿cómo serían los engranajes que conectarían cada una de esas posturas?, ¿cambiaría la concepción sobre Urabá?

Capítulo 2: Una experiencia de articulación intersectorial

La modernidad es consecuencia de acontecimientos históricos, cuyas intenciones consisten, entre muchos asuntos civilizatorios concebidos desde el pensamiento Occidental, en fomentar diferentes dinámicas para favorecer el libre mercado, la productividad, el consumo, atributos que han repercutido en costumbres y hábitos de individuos y de los grupos sociales en la actualidad. Según Millán (2013), ésta es entendida como una sociedad que está moldeada y fundamentada por el capitalismo, cuya meta es la acumulación de capital. Ello sugiere lógicas bajo las cuales se debe producir para crecer económicamente y progresar sin límites. De esta creencia nacen la industrialización y la tecnología, las cuales se convierten a su vez, en las bases que sostienen el modelo de vida en Occidente.

La globalización, hito más trascendente de la modernidad –desde mediados del siglo XX–, generó una serie de riesgos para las empresas que propiciaron reflexiones sobre cómo ser sostenibles en el tiempo (Ramírez & Valderrama, 2010). Para mitigar dicho riesgo, una de las formas creadas en función de la sostenibilidad empresarial y los retos que implica desempeñarse en medio de un contexto globalizado, ha sido la articulación de una figura conformada entre el Estado, el sector académico y las empresas. Podría decirse que estas tres instituciones hacen parte de la estructura de la actual sociedad en tanto tienen que ver con factores de gobernanza, la generación del conocimiento y la dinamización de la economía, tres asuntos que inciden directamente en la realidad de la sociedad.

Para Ramírez & Valderrama (2010), ese sistema de relaciones a partir de la intervención de las empresas del Estado y de las Universidades, generó un modelo que ha recibido diferentes nombres desde mediados del siglo XIX; desde “Triángulo de Sábato” que muestra en un polígono de tres lados conformado por la estructura productiva, la estructura de política y de apoyo y una infraestructura científica y tecnológica en cada lado respectivamente. Otra denominación que ha tenido esta modalidad de relacionamiento es el de la Triple hélice (Etzkowitz & Leydesdorff (1998), citado en Ramírez & Valderrama, (2010)). Según los autores, este modelo “enfoca la dinámica de la triada en relaciones que se intersecan unas con otras y de las cuales se derivan las denominadas *spin offs*, empresas de

base tecnológica que surgen por la interacción de un proceso investigativo de estas redes trilaterales” (Ramírez & Valderrama, 2010, p. 116).

Para los autores el éxito del modelo de triple hélice radica en la gran responsabilidad que tiene el Estado, el cual “debe asumir el liderazgo de la organización de los procesos sobre la base de políticas nacionales y regionales que los guíen en los momentos en que corresponde y sobre las necesidades que demandan la sociedad y el medio ambiente” (Ramírez & Valderrama, 2010, p. 129). A partir del papel del Estado se garantiza que la red de relacionamiento esté en marcha, pues a parte de las políticas en emprendimiento o innovación, muchos de los procesos que se derivan de la interacción universidad y empresa, entran en los índices de productividad nacional, en cuanto se genera empleo, se aporta al desarrollo tecnológico, se transfiere conocimiento para aportar al rendimiento del sector productivo (Ramírez & Valderrama, (2010), Morales-Gualdrón & Giraldo, (2015)), lo que finalmente redundará en la competitividad de un país en el marco de las dinámicas actuales de productividad y desarrollo que se dan en el marco de la Globalización.

2.1 Los Comités Universidad Empresa Estado, CUEE, en Antioquia

En Antioquia la primera experiencia interinstitucional para integrar al sector empresarial, académico y gubernamental surgió en Medellín en el año 2003, bajo el nombre de Comité Universidad Empresa Estado, CUEE (ver imagen 1), el cual fue considerado un caso pionero de innovación social en el país (Morales-Gualdrón & Giraldo, (2015) CUEE Antioquia *s.f.*). Desde entonces, la dinámica de trabajo de este comité consiste en el desarrollo de una agenda que se lleva a cabo una vez al mes, bajo encuentros denominados plenarias. Dichas agendas de trabajo buscan la “concreción de proyectos de investigación, desarrollo e innovación, para aplicar los resultados obtenidos por los grupos de investigación y generar valor agregado a los productos y servicios de las empresas, todo esto con el fin de aportar al desarrollo en la región” (Morales-Gualdrón & Giraldo, 2015, p.142).

Imagen 1. Identidad gráfica del Comité Universidad Estado



Fuente: www.cueantioquia.com

Los propósitos que fundamentaron la creación del CUEE, hicieron posible una experiencia de convergencia en materia de ciencia, tecnología e innovación, lo cual posibilitó que el Ministerio de Educación Nacional y Colciencias –hoy llamado Minciencias– formalizara los apoyos a este modelo de relacionamiento a partir de la Ley de Ciencia, Innovación y Tecnología, cuyo objetivo consiste en “fortalecer el Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología y a Colciencias para lograr un modelo productivo sustentado en la ciencia, la tecnología y la innovación” (Juriscol, 2009). Esto supone valor agregado a los productos y servicios de la economía nacional, fomentando el desarrollo productivo de Colombia.

A partir de la experiencia inicial en la ciudad de Medellín y gracias al liderazgo de la Universidad de Antioquia¹¹ y su División de Innovación, a la fecha existen en todas las subregiones del departamento de Antioquia experiencias del Comité Universidad Empresa Estado. A lo largo de los años este comité se ha comportado como una red de conocimiento en el departamento de Antioquia, donde prevalece un nivel elevado de confianza compartida por todos sus integrantes, la valoración de las capacidades y competencias productivas, académicas y gubernamentales, así como la importancia de los beneficios propios y para la

¹¹ El Comité Universidad Empresa Estado, CUEE de Antioquia, uno de los más antiguos y consolidados del país, fue creado en el año 2003, liderado por la Universidad de Antioquia y presidido por un empresario ya retirado, quien fue dirigente de una gran empresa localizada en la región. “Desde su inicio se convocó a presidentes de 18 empresas de la economía y rectores y vicerrectores de investigación de seis universidades, representantes del Gobernador de Antioquia y del Alcalde de Medellín y directores regionales de la ANDI, ACOPI, el SENA e ICONTEC, entre otros” (Ramírez & Valderrama, 2010, p. 118).

región a partir de un trabajo articulado que se hace de forma voluntaria (Morales-Gualdrón & Giraldo, (2015), CUEE Antioquia *s.f.*). Esta dinámica de interacción interinstitucional ha implicado

acercar a los docentes investigadores a las realidades de las necesidades de cada sector productivo y encontrar, por medio de sus proyectos articulados de investigación, soluciones prácticas e innovadoras (Schmookler, 1996) que sin duda alguna han mejorado la productividad, competitividad, satisfacción y mejor calidad de vida en sus habitantes, con los resultados de mejora en productos y reducción en costos que se han obtenido (Ramírez & Valderrama, 2010, p. 114).

El funcionamiento de los Comité Universidad Empresa Estado, CUEE, se pone en marcha gracias a la comunicación, la confianza, la deliberación y la negociación (Morales-Gualdrón & Giraldo (2015) CUEE Antioquia *s.f.*). La particularidad de este comité es que, al pensar en los beneficios a largo plazo que puede implicar el modelo de relacionamiento, la socialización de problemáticas, de avances tecnológicos, de investigaciones aplicadas para la solución de situaciones locales. Lo anterior implica oportunidades laborales que vinculan estudiantes al sector productivo y el financiamiento de proyectos que promuevan iniciativas de innovación y emprendimiento. Así lo expresa Morales-Gualdrón & Giraldo (2015) al afirmar después del tiempo de trabajo que ha sostenido el CUEE “se pueden identificar personas muy comprometidas y que no esperan nada a cambio; tienen esa connotación de ser pacientes y visionarios, de entender que el relacionamiento entre Universidad-empresa-estado es un proceso con beneficios a largo plazo” (p. 147). Por lo tanto, los asuntos abordados en el CUEE se perfilan dentro del comité como el futuro al que todos los estamentos le apuestan, entendiendo que los aportes e cada uno redundará en el beneficio de la sociedad.

2.2 El Comité Universidad Empresa Estado Sociedad en Urabá

En el caso de la región Urabá, el establecimiento de este comité se dio durante el año 2007, pero solo hasta finales del año 2014 y gracias a la articulación entre la Secretaría de Competitividad y Productividad de la Gobernación de Antioquia y la Universidad de Antioquia, se consolidó un ejercicio orientado por la Universidad a través de su Unidad de Innovación y la Dirección de Regionalización de dicha institución (CUEES Urabá, 2019, CUEE Antioquia *s.f.*) para conformar de forma oficial el Comité en Urabá. A diferencia de la primera experiencia dada en Medellín en el año 2003, el CUEES en Urabá considera importante incluir el estamento conformado por la sociedad civil. A partir de la valoración de las comunidades locales, el Comité en Urabá considera que la participación ciudadana dinamiza diferentes procesos sociales que son materializados gracias a figuras como fundaciones, corporaciones, asociaciones comunitarias, sindicatos, entre otras organizaciones que funcionan en la región. En este sentido

el CUEES Urabá se reconoce como una práctica de articulación de actores en favor de la transformación del territorio, que valora las necesidades y potencialidades del mismo, y reúne a los representantes del gobierno, la academia, la empresa y la sociedad, para que se comprometan con la proyección de Urabá, como una región líder, donde la ciencia, la tecnología, la innovación y el emprendimiento son la base para el desarrollo sostenible (Angulo, 2019, p.2).

El CUEES no es una institución o un nicho establecido, es más bien un espacio donde confluyen de manera voluntaria diversos actores de una sociedad, cuya finalidad es reconocerse a sí mismos en tanto a su misionalidad, así como en la identificación de los asuntos regionales donde puede poner en marcha acciones que generen diversos beneficios según sus servicios. Lo anterior es posible gracias a participación en las plenarios –que se

hacen cada dos meses para el caso del CUEES Urabá¹², espacios que sirven para identificar tanto el potencial del territorio, como las proyecciones relacionadas con el desarrollo de la región; se establecen lineamientos estratégicos, y la dinámica es orientada a través del establecimiento de una Junta Asesora y de mesas técnicas de trabajo. Dichas maneras de relacionamiento han posibilitado al CUEES Urabá formular de forma colectiva planes de trabajo para articular acciones empresariales, académicas y estatales a favor del territorio. Para validar el resultado de dichas acciones, el Comité cuenta con el monitoreo, la evaluación y la transferencia de conocimientos (Angulo, 2019).

Gracias al trabajo realizado por el CUEES en la región de Urabá han surgido acciones relacionadas con las metas de los ODS13. Uno de ellos ha sido la firma del acuerdo de voluntades para el fomento de la ciencia, la tecnología y la innovación en el territorio, el fomento para la creación del Plan Integral de Nueva Colonia, Equidad y Legalidad, (PINCEL)¹⁴ y la Formulación e implementación del “Plan regional de CTi+E Urabá región líder” (CUEES, 2019). Este plan integral de CTi+E, es un documento ruta de Ciencia, Tecnología e Innovación, que cuenta con un estudio de las capacidades regionales en asuntos de competitividad (Angulo, (2019), CUEE Antioquia *s.f.*). Otro de los hechos destacables del CUEES Urabá tiene que ver con la creación del Parque del Emprendimiento, experiencia que se inspira en el CUEE Medellín, y que gracias a la gestión de la Universidad de Antioquia, en alianza con actores como la Cámara de Comercio de Urabá, Bancolombia y Augura, se instaló en la región como espacio para el emprendimiento e innovación, el cual consiste en ser una plataforma para la incubación de experiencias emprendedoras con un alto contenido

¹² La mayor transformación que ha logrado el CUEES ha sido la generación de confianza para el trabajo con múltiples actores. Esto ha permitido que bimestralmente se mantenga la presencia de más de 100 personas, representantes de distintas instituciones en el territorio (Angulo, 2019).

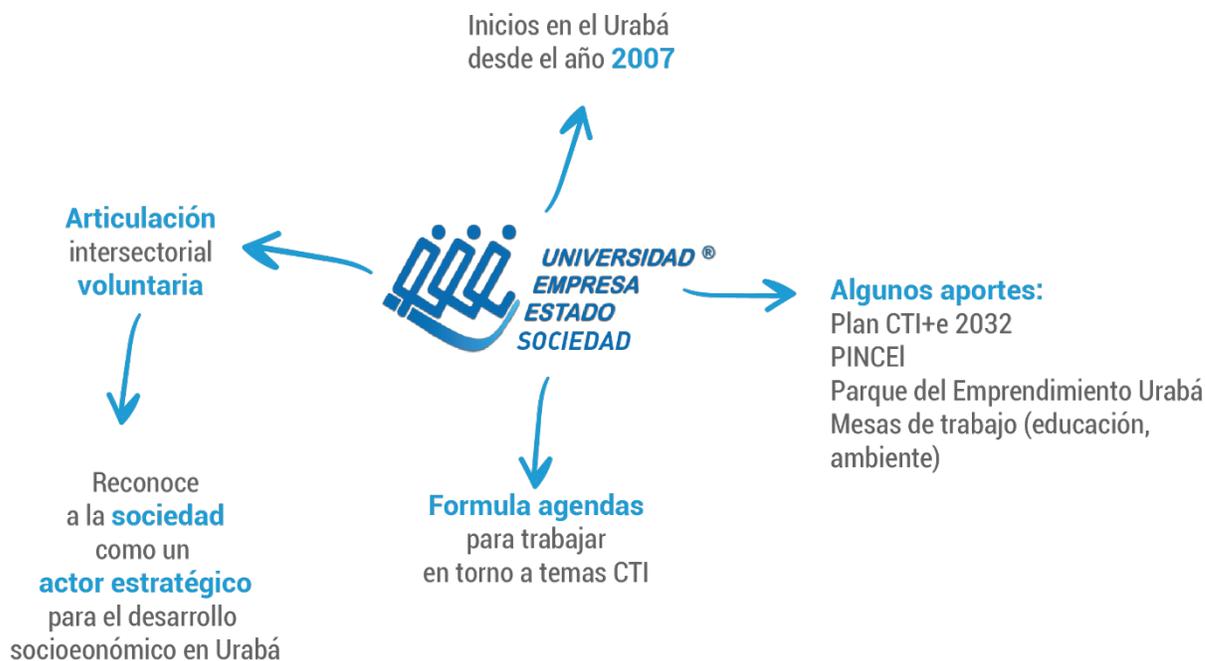
¹³Particularmente con el ODS 9.5 que habla de aumentar la investigación científica y mejorar la capacidad tecnológica de los sectores industriales de todos los países, en particular los países en desarrollo, fomentando la innovación y aumentando, de aquí a 2030, el número de personas que trabajan en investigación y desarrollo por millón de habitantes y los gastos de los sectores público y privado en investigación y desarrollo (Angulo, 2019, p. 9).

¹⁴ PINCEL es un proyecto propuesto a 12 años, el cual beneficiará a más de 17.000 personas. Fue propuesto como como el mayor piloto de innovación social del país, través del cual se articulan más de 20 actores regionales con el gobierno de Turbo y Puerto Antioquia, para la incidir en el cambio real de Nueva Colonia, corregimiento en el cual estará ubicado uno de los puertos de la región (Angulo, 2019).

de conocimiento académico e investigativo, el cual vincula al sector académico con el empresarial (CUEE Antioquia, s.f.).

Adicional a lo anterior, dentro del CUEES Urabá funciona la Mesa de Pertinencia Educativa, espacio en el que los empresarios de la región socializan requerimientos frente a los perfiles profesionales, académicos o técnicos. Esto, por ejemplo, posibilita la actualización del microcurrículo en las carreras que ofrecen las universidades presentes en el Urabá, y también la creación de nuevos programas de pregrado y posgrado en las instituciones de Educación Superior de la región (Angulo, 2019). Lo que define la labor del Comité Universidad Empresa Estado Sociedad en Urabá, es representar una estrategia de relacionamiento entre los actores que lo conforman los cuales emprenden acciones para impulsar la ciencia, la tecnología, la innovación y el emprendimiento en la región, buscando el desarrollo socioeconómico del territorio, en tanto haya beneficio para las organizaciones y poblaciones (ver infográfico 3).

Infográfico 3: Comité Universidad Empresa Estado Sociedad Urabá



Fuente: Elaboración propia a partir de Angulo (2019).

Al momento de realizar esta investigación entre el 2019 y el 2022, el Comité Universidad Empresa Estado Sociedad de Urabá, tenía una participación de 672 actores que han asistido a las diferentes plenarias programadas de forma bimensual. Es de anotar que durante el desarrollo del proyecto investigativo, se participó en la plenaria 47 y al momento de culminar la investigación el número de plenarias superaban ya las 50. Entre los estamentos que han asistido a estas plenarias se tiene que 291 pertenecen al sector empresarial, 160 actores pertenecen al sector estatal, 100 hacen parte del sector sociedad y 121 conforman el estamento universidad. Con lo anterior se puede identificar una mayor tendencia de participación del estamento empresarial en este espacio de articulación intersectorial por el emprendimiento, la innovación y la competitividad del territorio.

2.3 PINCEL, una iniciativa del CUEES Urabá que considera el desarrollo portuario

El desarrollo portuario en Urabá señala diversos retos para la región y sus habitantes, pues no es menor un proyecto que tiene implicaciones locales, departamentales, nacionales e internacionales. Dado su carácter de megaproyecto, la puesta en marcha del proyecto Plan Integral de Nueva Colonia, PINCEL “como estrategia que convoca a buena parte de los aliados del CUEES y con el liderazgo del Distrito de Turbo, ha permitido identificar una red de actores con una significativa incidencia en el desarrollo territorial” (PINCEL, 2020a, p.9) los cuales tienen incidencia en Nueva Colonia, corregimiento de Turbo donde está proyectada la instalación de uno de los puertos que se proyectan en Urabá: Puerto Antioquia. Estos actores, según PINCEL, favorecen la gestión territorial al ser empresas privadas y fundaciones sociales (PINCEL, 2020a). Para Angulo (2019), PINCEL

es un ejemplo de lo que puede significar la apuesta conjunta de personas e instituciones en pro de un mismo fin: el desarrollo de un territorio. El Plan se construye con la participación activa de las comunidades, para lo cual se generaron procesos de creación y definición de programas y proyectos enfocados en la reducción de brechas socioeconómicas con incidencia en más de 25.000 personas (Angulo, 2019, p.15).

PINCEL considera a Nueva Colonia como un territorio clave para la planificación del desarrollo tanto para el beneficio de sus habitantes, “así como para la conformación de la localidad portuaria, turística e industrial, así como para el fortalecimiento del Distrito de Turbo y del Eje Bananero” (PINCEL, 2020a, p. 8). Por ello, la consolidación de PINCEL a partir de las instituciones que lo conforman¹⁵ propone en dicho plan un diagnóstico de Nueva Colonia, desde diversas perspectivas, como la ambiental, la social, la económica, de seguridad, entre otras. A partir de la identificación de necesidades, pero también de potencialidades, se prevé que con el despliegue de las acciones propuestas en PINCEL se favorezca la empleabilidad de jóvenes y adultos del territorio en el futuro puerto, con un enfoque de equidad y legalidad (Angulo, 2019).

Parte del diagnóstico del territorio en Nueva Colonia, arrojó una suerte de lecturas que ponen sobre la mesa las condiciones actuales y deseadas para este corregimiento por los actores sociales y estatales que construyeron este plan. En el caso ambiental, por ejemplo, PINCEL resalta la importancia de este corregimiento en la conservación de la biodiversidad y la prestación de servicios ecosistémicos, a partir de la presencia del Parque Natural Regional –PNR– de los humedales entre el “Río León y Suriquí, el cual es calificado por la Corte Constitucional como “área de especial importancia ecológica”, (PINCEL, 2020a, p. 12). La importancia de los humedales radica en el resguardo de flora, fauna, la regulación del clima y de los ciclos del agua, la circulación de nutrientes, la prevención de la erosión, entre otros aspectos relacionados con la preservación de los entornos naturales. Estos atributos le han implicado a este PNR la importancia regional, nacional e internacional para la prestación de servicios ecosistémicos (PINCEL, 2020a).

A partir de las consideraciones ambientales de Nueva Colonia, las proyecciones en este asunto implementadas desde PINCEL, se concentran en identificar las potencialidades como componentes del ambiente, por lo que este plan es claro al incluir enfoques estratégicos

¹⁵ PINCEL es la iniciativa surgida a través de un convenio entre la Universidad Pontificia Bolivariana, UPB, Puerto Antioquia Urabá, e impulsado por Turbo Ciudad Puerto y el Comité Universidad Empresa Estado (CUEES) para aportar conocimiento y experiencia en la coordinación y creación de una ruta que les señale a entidades públicas y privadas cómo articularse para trabajar por el desarrollo integral de Nueva Colonia y Riogrande, corregimientos cercanos a la ubicación del macroproyecto de Puerto Antioquia. Agencia de Prensa, Universidad Pontificia Bolivariana, (2020) <https://bit.ly/NotaUPB-PINCEL>

sostenibles para preservar los recursos naturales a favor de los servicios ecosistémicos que prestan para la región, el país y el mundo. El documento sostiene que,

la planeación del desarrollo territorial se debe basar en la identificación de las limitaciones y necesidades fundamentales de las comunidades en armonía con los ecosistemas presentes en el territorio, teniendo en cuenta las características ambientales, la fragilidad de su entorno, las amenazas del ambiente, la fauna, la flora, infraestructura verde, entre otras (PINCEL, 2020a, p. 11).

El análisis del componente ambiental que propone PINCEL, permite determinar factores que implicarían riesgos ambientales, lo cual demanda acciones que sean sostenibles y con bajo impacto en el entorno. A esto el documento lo denomina restricciones ambientales, atribuyendo categorías que determinen el impacto en la intervención en el marco del desarrollo territorial, partiendo del desarrollo portuario en la región. A considerar se tiene la zona del eje bananero, la localidad portuaria y sectores urbano y rural de Nueva Colonia, los cuales deben ser tenidos en cuenta para la preservación a la hora de realizar tanto el desarrollo de infraestructura, como las nuevas dinámicas socioeconómicas producto de la actividad portuaria.

En cuanto a las consideraciones sociales, PINCEL, a partir de una estrategia de entrevistas a profundidad y talleres con la comunidad, identificó las concepciones de los habitantes de Nueva Colonia en tanto a los beneficios que ofrecen las instituciones en el corregimiento. Las respuestas mostraron cómo muchos de los pobladores, al estar ubicados en la ruralidad dispersa no participaban de iniciativas comunitarias. La pérdida de credibilidad frente al proceso institucional también es un factor encontrado y se da por iniciativas que no se cumplen en los tiempos establecidos. PINCEL considera que

con la información disponible de quienes ofrecen y demandan la oferta institucional se tiene un perfil en el que la ubicación geográfica cercana a la infraestructura vial y del futuro puerto aumenta las expectativas de acceso a oportunidades económicas y de transformación física del Centro poblado, que puede implicar cambios de vocaciones productivas, para las cuales los jóvenes y adultos no están suficientemente preparados ni organizados para aprovechar las nuevas oportunidades (PINCEL, 2020a, p. 55).

Con lo anterior es posible identificar que, si bien la comunidad está informada sobre lo que sucederá en su territorio a partir de la construcción de Puerto Antioquia, aún hay retos que independientemente de los planes que se proyecten en la región, y estos son establecer lazos de confianza con el sector estatal y el sector empresarial, los cuales suponen una oferta de beneficios para los pobladores de la región, a partir del desarrollo portuario, tema del que se hablará en el siguiente capítulo.

Capítulo 3: El desarrollo portuario

El desarrollo portuario actual es el resultado de una red de alianzas que tiene su origen en la industria naval (González, 2018) y está íntimamente ligada a la historia de la navegación y del comercio (Rúa, 2006). Actualmente “existen entre 6.000 y 7.000 puertos ubicados en diferentes partes del planeta, pero solo unos pocos centenares tienen realmente una importancia significativa en un contexto global concentrando la mayor parte del tráfico marítimo” (Rúa, 2006, p. 1). Este autor menciona que, posterior a la Segunda Guerra Mundial a mediados del siglo XX, han emergido un par de aspectos que influyeron sustancialmente en la configuración actual de los puertos marítimos.

El primero de ellos ha sido la tendencia al gigantismo en el tamaño de los buques y la concentración de operadores con el objetivo de obtener economías de escala (ver fotografía 6). El segundo aspecto ha sido el concepto del contenedor de carga, “cuya primera experiencia se dio en 1956, con el transporte de 58 contenedores desde New York y New Jersey hasta Houston, Estados Unidos. En ese momento entra en funcionamiento el primer transporte marítimo de mercancía contenerizada” (Rúa, 2006, p.6). Según lo anterior, las dinámicas económicas de las décadas de los ochenta y noventa, junto a lo que ha transcurrido del siglo XXI, han configurado nuevos intereses y relaciones comerciales que han incidido en el comercio marítimo en la actualidad (Castro Castell *et al*, 2017). En consecuencia, surgen nuevas áreas industriales para generar mayor capacidad de carga y descarga con respecto a los puertos ya existentes (González, 2018).

Fotografía 6: Actividad portuaria en el transporte de contenedores

Fotos A, B, C: Transporte de carga de contenedores en terminal portuaria de Chipre. D: Grúas portuarias en el Puerto de Buenaventura, Colombia.



Fuente: Fotos A, B, C: Cortesía Pablo Montoya, Buzo Comercial, 2021.
Foto D: Diana Grajales, 2016.

En lo que tiene que ver con la historia portuaria en Colombia, Castro *et al* (2017) menciona que ésta tiene origen desde los tiempos de la conquista y el descubrimiento de América, según los intereses de la Corona española. Castro *et al*, (2017) citando a Rendón, (2009), menciona a los puertos de Santa Marta y Cartagena como las principales rutas del comercio desde el Atlántico con ello “se establecen rutas marítimas específicas que le dieron preponderancia a la zona comercial de Cartagena, convirtiéndose en el principal puerto de Sudamérica en el tráfico de mercancías hacia Europa, comerciando, oro, esclavos y otro tipo de riquezas adquiridas durante este periodo, (p. 91). Teniendo en cuenta lo anterior, el recorrido histórico de los puertos en Colombia marcó un rumbo que de manera inicial justificó las necesidades de la Corona Española. Luego implicó la adecuación de puntos para el intercambio comercial y transporte de pasajeros. Con el transcurrir de los años y de acuerdo al momento histórico el sistema portuario nacional tuvo transformaciones hacia aspectos de competitividad y logística. Para conocer los hitos que han marcado el desarrollo portuario en Colombia la infografía 4 menciona algunas consideraciones importantes:

Infografía 4: Hitos en el desarrollo portuario de Colombia

Puntos de llegada de la Corona Española

Embarque y desembarque de pasajeros, intercambio de mercancía. Navegación por el Río Magdalena*



Santa Marta - año 1525



Cartagena - año 1533



Buenaventura - año 1539



Barranquilla* - año 1582



Adecuación de vías férreas para conexión intermodal

Construcción de Ferrocarril para transporte de carga y pasajeros Río Magdalena - Bocas de Ceniza año 1938

Construcción de Ferrocarril Cali - Buenaventura años 1878 - 1915



Primer muelle moderno de Colombia

Construcción del primer muelle moderno del País: Muelle Rengifo ubicado en Buenaventura año 1922. Hasta el año 1946 Tuvo transformaciones y ampliaciones.



Cambio en la modalidad de transporte

Durante los años 1920 a los años 1950 se adecuaron las vías para pasar de transporte férreo a transporte de vehículos motorizados



Creación de Colpuertos

Primera experiencia de estructura administrativa portuaria en el país, año 1959. Adecuación de muelles, bodegas, manejo de cargas. Aumento del desarrollo portuario con más de 12.400 trabajadores. Apoyo del Banco Mundial para temas de competitividad y logística.



Fortalecimiento de la industria portuaria

Desde mediados del siglo XX se potenciaron las actividades portuarias con nuevos puntos intermodales en Cerrejón, la Guajira. El canal portuario en Urabá, el puerto de la Isla de San Andrés y el mejoramiento de los ya existentes.



Privatización de la actividad portuaria en Colombia

A partir de la Constitución de 1991 Colpuertos se disuelve y se otorga autorización a las sociedades portuarias privadas para desarrollar esta actividad económica



Modernización portuaria en todo el país

Desde 1991 hasta la fecha la actividad portuaria en el país se ha modernizado. Hay mayor capacidad nacional para la importación y exportación de mercancía a partir de lo que implicó el TLC.

El desarrollo portuario nacional trabaja por ser innovadora y competitiva con la idea de posicionarse como un sistema portuario nodal para el comercio local, nacional e internacional.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia. Un enfoque desde las competencias laborales, 2009.

Colombia, al contar en su territorio nacional con el mar Atlántico y con el mar Pacífico, tiene una excelente posición geográfica de interés para la industria del transporte marítimo. A pesar de ello, “la burocracia y la falta de inversión en infraestructura han tenido como consecuencia el desaprovechamiento de esa condición natural” (Castro *et al*, 2017, p. 90). El autor enfatiza que en la actualidad la infraestructura portuaria de Colombia es aceptable pero no es suficiente para hacerle frente a la gran demanda mercantil del comercio global.

3.1 Desarrollo económico y modernización a partir de puertos marítimos

Los puertos marítimos son un factor determinante en el comercio y economía global (Sánchez (2006), De la Peña (2005), Lindón, (2007), Rúa, (2006)). Su actividad se relaciona esencialmente con la cadena de suministro del sector manufacturero, es decir, aquel que transforma las materias primas en bienes de consumo (ver fotografías 7: A, B, C, D), lo cual resulta primordial para que todos los países, incluidos los países sin costa o zona litoral, puedan acceder a los mercados mundiales (ONU, 2019). De hecho, a través de la modalidad de transporte marítimo, fue posible tener acceso a suministros médicos vitales, alimentos y otros bienes básicos que son fundamentales para la respuesta y la recuperación frente a la enfermedad por coronavirus (ONU, 2020). El actual rol que asumen los puertos en la economía mundial ha sido resultado de la dinamización del comercio internacional a partir de la globalización económica, “la implementación en las tecnologías del transporte, la integración de las cadenas logísticas, la búsqueda de economías de escala y reducción de costes, entre otros” (Rúa Costa, 2006, p. 2).

Para responder a un sector tan complejo como es el comercio internacional, los puertos marítimos deben gestionarse desde principios de autosuficiencia económica, rentabilidad, eficacia y eficiencia, lo cual repercute en fomentar economías locales en las áreas de influencia portuaria (De la Peña, (2005), Sánchez, (2006), Arieu, (2013), Montoya *et al*, (2010)). Estos, además, “juegan una función social creando empleo y ejerciendo una

función pública en la cual la administración del Estado al que pertenecen debe intervenir” (Rúa, 2006, p. 3).

Fotografías 7: El desarrollo portuario crece a la par de la industria naviera

Ese crecimiento en este caso es con navieras petroleras que a su vez desarrollan naves y plataformas marítimas para la extracción de recursos que posteriormente son transportados por buques hacia diferentes puertos del mundo. **A y B:** Semisumersibles, embarcaciones de apoyo para la industria petrolera. **C.** Barco perforador en Curacao. **D.** Barco perforador en el Golfo de México.



Fuente: Cortesía Pablo Montoya, Buzo Comercial, 2021.

Una definición que aporta la Unión Europea hacia los puertos marítimos dice que estos son “una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros” (Rúa, 2006, p. 1).

Lo anterior posibilita la integración de dos modos de transporte: el marítimo y el terrestre. Su infraestructura, además de hacer que se encuentren dichas formas de transportar, implica una función de almacenamiento, operación de carga, descarga, embarque y desembarque (Sánchez, 2006) y zona de localización de servicios terciarios (Rúa, 2006). Según las capacidades de carga y descarga, existen algunas categorías que definen a los puertos. Heaver *et al*, 2001 (citado en González, 2018) menciona tres categorías que se clasifican en función de la localización de los puertos respecto a las principales rutas marítimas:

La primera categoría es aquella que abarca a los grandes centros de carga internacionales, grandes dominadores del transporte mundial. Las otras dos categorías de centros de carga incluyen a los puertos medianos, ligados a los intercambios de áreas regionales y los puertos pequeños, que solo influyen en el comercio nacional (p. 659).

La dinámica de la industria portuaria tiene amplias proyecciones y prioriza infraestructuras en aquellas ubicaciones de fuerte potencial económico que posibiliten rutas de mayor intensidad de tráfico (González, 2018). El autor menciona que en la actualidad la red de líneas, rutas, puertos y escalas está siendo dominada por una estandarización del método de las compañías asiáticas¹⁶, y menciona además que “las líneas, rutas, puertos y escalas que utilizan las compañías incluyen puertos de América Latina y África” (González, 2018, p. 658). Los puertos marítimos, anclados a zonas geográficas estratégicas, han incidido de forma determinante en la estructura y desarrollo de las ciudades donde se asientan (Sánchez, (2006), Granda, (2005)). Este tipo de ciudades han adquirido mayor relevancia y se convierten en nodos principales de articulación de las redes productivas crecientemente globalizadas (Granda, 2005). Los puertos marítimos al instalarse en un territorio generan una suerte de características espaciales que atribuyen a la ciudad puerto una identidad que articula

¹⁶ González Laxe, (2018) menciona que la nueva organización y expansión empresarial permite observar una concentración del armamento portuario (China, Corea y Japón representan en la actualidad más del 50% del armamento de contenedores) y la constitución de Megaempresas que aceleran la mencionada concentración, inclinándose hacia un tráfico Este-Oeste y abriendo nuevas escalas (Boyes, 2004). Esta concentración de escalas portuarias incide de manera directa en la organización portuaria.

el acceso internacional, “una parte de la costa, un espacio urbano, una zona industrial, un punto de conexión intermodal, un área logística y de almacenamiento, un espacio lúdico y de esparcimiento para los ciudadanos, una zona comercial y un elemento del paisaje”, (Sánchez, 2006, p. 3).

Según Granda (2005) las características de las ciudades puerto y de la productividad de la región en la cual se articula se desarrolla un proceso de transformación territorial particular. Con este punto es importante reflexionar el tema del territorio en cuanto a los fijos y los flujos, es decir cómo los flujos resignifican el fijo y moldean los paisajes y las dinámicas territoriales. En la medida en que los puertos marítimos favorezcan la logística del mercado global generan externalidades positivas en áreas de influencia (González, 2018). Para la industria portuaria promover la competitividad es un objetivo estratégico, así como para las regiones donde se dinamiza su desarrollo económico (Arieu, 2013). Esta productividad territorial es concebida como una ventaja competitiva desde el punto de vista de las empresas que se instalan para fortalecer la logística de distribución y “como en un círculo virtuoso, esto permitirá una mayor especialización territorial, e incrementará más aún su competitividad y productividad” (Granda, 2005, p.15). Sin embargo, y como lo menciona el mismo autor (2005), “los servicios a la producción son ante todo producidos para empresas, no para individuos, y son diseñados y dirigidos para apoyar la producción” (p.16).

Dentro de las miradas clásicas del desarrollo que siguen la idea de crecimiento y progreso económico lineal, el desarrollo portuario se relaciona con el desarrollo económico y sus ideas de modernización y de globalización. Para Varcácel, (2006), el concepto de desarrollo tiene que ver con “el incremento sostenible de las capacidades productivas, el aumento y la mejor distribución de la riqueza, la atención a las necesidades básicas de la población” (Varcácel, 2006, p. 34). Por su parte Ángel et al (2010) consideran al desarrollo como las “situaciones por las que los grupos humanos deben pasar de una sociedad tradicional a una sociedad moderna” (Ángel et al, 2010, p.33) lo que da lugar a proyectos de infraestructura para la modernización de las naciones. Para lograr el desarrollo económico de las naciones occidentales es necesaria la inversión de capital y el progreso tecnológico, los cuales constituyen los factores principales del desarrollo (Ángel, et al 2010). Tal es el ejemplo de algunos puertos en el mundo (ver fotografía 9) que cuentan con un avance

tecnológico que optimiza, a partir de procesos automatizados, toda la logística del transporte de mercancía.

Fotografía 8: La modernización de la industria portuaria.

Los contenedores de este puerto chino en Rotterdam, Holanda, son transportados por vehículos robotizados que transitan gracias a sensores de una forma 100% computalizada.



Fuente: Cortesía Pablo Montoya, Buzo Comercial, 2022.

Para Moreno *et al* (2017) el desarrollo económico tiene que ver con la visión dominante para “aumentar la riqueza, el ingreso o el producto de un país” (p. 63). Además, el desarrollo “como un conjunto de ideas centradas alrededor del crecimiento continuado, impulsado por la economía, y que se expresa especialmente en el campo material” (Gudynas, 2014, p. 65), es posible gracias a los avances en la ciencia y de la tecnología.

Otros atributos del desarrollo (ver infografía 5) tienen que ver con la alta tasa de industrialización, la educación, la tecnificación de la agricultura y adopción generalizada de los valores y principios de la modernidad, incluyendo formas concretas de orden, de racionalidad y de actitud individual (Escobar (1996), Ángel, *et al* (2010)). Dentro de las prácticas modernas del desarrollo la globalización, el cual Domínguez & Aledo (2001) lo definen como “la intensificación de las relaciones sociales entre largas distancias, la unión

de individuos y comunidades en un sistema político y económico global y en una estructura mundial de comunicaciones” (p. 28).

Infografía 5: características del desarrollo portuario



Fuente: a partir de elaboración propia

Teniendo en cuenta lo expuesto por los autores, el desarrollo portuario hace parte de la modernidad y es posible gracias al desarrollo tecnológico y de infraestructura, que se prioriza bajo la lógica del desarrollo económico. Ideas como competitividad y globalización – que

por lo general ignoran los límites planetarios¹⁷ – dan fuerza al desarrollo portuario y definen su andamiaje para sostener el desarrollo de la economía mundial a través del transporte de productos, bienes y servicios a diferentes escalas geográficas.

3.2 Desarrollo portuario en Urabá

El auge por el desarrollo portuario no es ajeno en un país que goza de tener dos mares. Los puertos marítimos tienen un papel fundamental en el desarrollo de las operaciones comerciales de Colombia y sus servicios se prestan para la carga de mercancía general, carbón, hidrocarburos, recursos pesqueros, alimentos y también pasajeros, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE – (2014). De otro lado, la Comisión Colombiana del Océano – CCO-¹⁸, destaca la importancia de proyectos portuarios y menciona que, con ellos, “se está ayudando a impulsar el crecimiento económico del país, disminuyendo la pobreza en las ciudades costeras” (párr. 3). Cabe mencionar que en la actualidad el país cuenta con nueve áreas portuarias, dos de ellas en el litoral Pacífico ubicadas en Buenaventura y Tumaco y siete en la costa Caribe, instalados en la Guajira, Santa Marta, Ciénaga de Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, San Andrés y Urabá.

En lo que respecta a Urabá, y teniendo en cuenta su ubicación geográfica estratégica en el Mar Caribe, la región se encuentra con posibilidades de interconexión comercial a partir de un sistema portuario y en el cruce de ejes viales longitudinales y transversales en el territorio colombiano. Con ello se está hablando de una localización privilegiada en el contexto mundial, continental y nacional, donde “se da un significativo cruce de rutas internacionales de comercio marítimo”(PDA, 2012 p.15). Lo anterior resulta de interés

¹⁷ Los límites planetarios propuestos en el año 2009 por el Stockholm Resilience Centre, en Suecia, son aquellos límites en los sistemas del planeta que no deben alterarse. De lo contrario la vida que compone el planeta corre riesgo.

¹⁸ La Comisión Colombiana del Océano -CCO-, adscrito a la Vicepresidencia de la República se encarga de todo lo relacionado con los recursos y servicios marinos costeros.

nacional como factor de promoción de oportunidades para vincular la región del Urabá-Darién con la ampliación del Canal de Panamá como puerto alternativo para la prestación de servicios marítimos y navieros (PDA, 2012,). El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, menciona que

La ubicación de Urabá resulta un potencial único para el desarrollo de los océanos como un activo estratégico de la Nación y un motor de crecimiento y equidad. Esta condición, y la vecindad del canal interoceánico de Panamá, le permite a Colombia comunicarse por vía marítima con los países del continente americano, la Unión Europea y la región de Asia-Pacífico, lo que habilita la conexión con más de 7.000 (UNCTAD, 2016) puertos marítimos del mundo. Dichas condiciones le permiten tener acceso al 60 % de los espacios oceánicos compartidos de altamar, y ser parte activa en la construcción de conocimiento científico, en y sobre la Antártida, con otros 53 países (p.1398).

Es así, que por su cercanía con el Canal de Panamá (ver mapa 3) y a partir de la presencia de grandes empresas en la Urabá, las cuales están dedicadas a la industria del banano y el plátano, están proyectados tres proyectos de infraestructura portuaria para la región que en el mediano plazo contemplan la construcción de varios puertos marítimos, y su articulación con las *Autopistas para la prosperidad* y la transversal de las Américas – obras que actualmente se están construyendo en varios tramos del territorio nacional-. Lo anterior plantea un escenario en el que esta región es concebida como un territorio que favorece la conexión entre la mercancía que ingresa y sale del país a través de las vías terrestres y marítimas, en concordancia con la dinámica del desarrollo nacional e internacional (ver mapa 4).

Mapa 3: Cercanía del golfo de Urabá con el Canal de Panamá



Fuente: Elaboración propia. Mapa de fondo tomado de Google Maps.

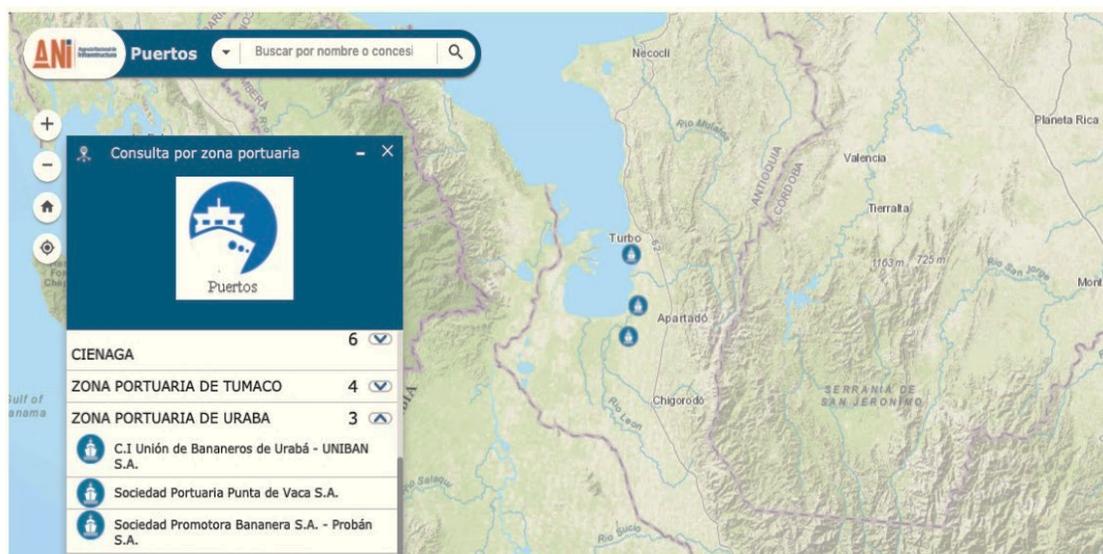
Mapa 4: Ubicación de Urabá en el cruce internacional de rutas marítimas y terrestres



Fuente: Elaboración propia a partir del Proyecto Integral de Urabá 2015. Gobernación de Antioquia y del documento Planes Municipales Integrales Para Urabá de la Universidad Eafit, s.f.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) *Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad 2018-2022* traza como meta la consecución de una infraestructura portuaria en el Urabá antioqueño, “lo que potencializará las exportaciones de productos que se fabrican en el interior del país, acortando sustancialmente sus tiempos de salida al mar” (Agencia Nacional de Infraestructura – ANI 2019, párr. 2). Por su parte, el Plan de Desarrollo de Antioquia *Unidos 2020 -2023*, en relación al sistema portuario del Departamento, busca contribuir con el desarrollo del sistema portuario marítimo y fluvial, mediante la puesta en marcha de nuevos puertos y el mejoramiento de los existentes. Este documento plantea que, “el desarrollo de los sistemas portuarios marítimos y fluviales permitirá la generación de centros logísticos y puertos secos en las subregiones, permitiendo su desarrollo económico” (p. 301). Al referirse a los “puertos existentes”, este plan hace mención de las zonas de embarque que actualmente funcionan en el Golfo de Urabá, las cuales se instalaron por la industria bananera para la exportación de plátano, banano y otros cultivos. Estas zonas de embarque se localizan específicamente en el municipio de Turbo como se evidencia en el mapa 5:

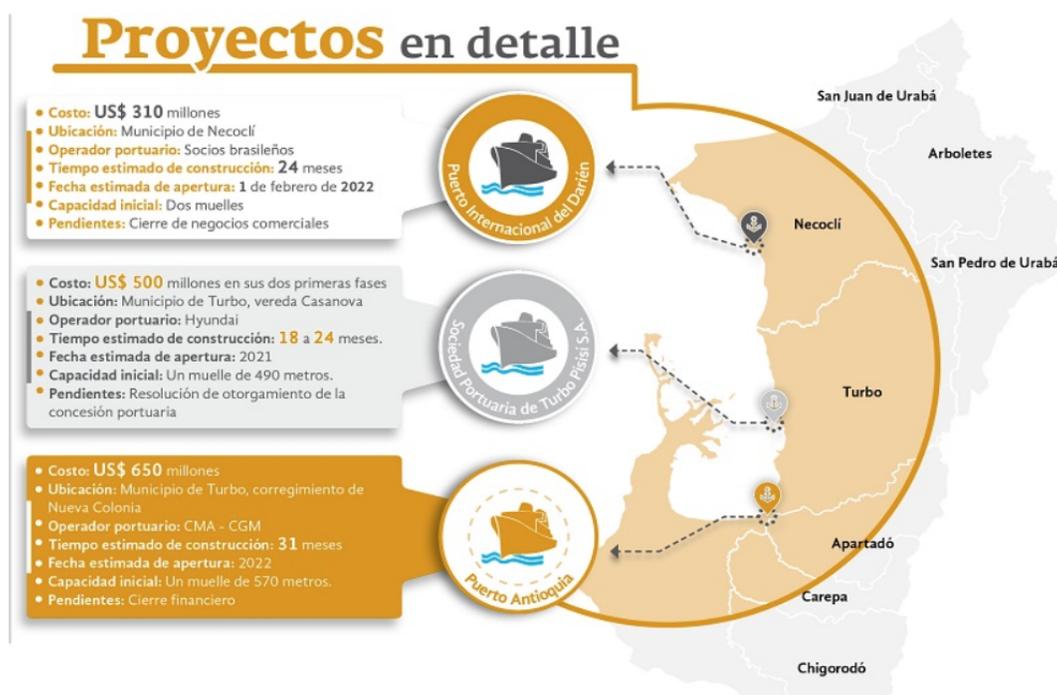
Mapa 5: Zona de embarque y desembarque existentes en el Golfo de Urabá.



Fuente: Tomado de la página en web de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI–

Adicional a los planes de desarrollo planteados en el nivel nacional y departamental, está el Plan de Desarrollo del municipio de Turbo con el eslogan *Turbo Ciudad Puerto 2020-2023*. Este documento de gobierno local menciona una articulación con la visión de desarrollo ligada a la optimización de la infraestructura y a la dinamización de procesos socioeconómicos que “van de la mano de proyectos detonantes como las autopistas 4G, el túnel del Toyo y los proyectos portuarios, perfilándonos como el nuevo polo desarrollo del país” (p.91). La información mencionada en los planes de desarrollo nacional (PND 2018-2022), departamental (Plan de Desarrollo Unidos 2020-2023) y local (Turbo Ciudad Puerto 2020-2023), hacen referencia a la construcción de tres terminales portuarias: puerto Darién International Port en el municipio de Necoclí, y en el municipio de Turbo los puertos Pisisí y Puerto Antioquia tal como lo indica el infográfico 6:

Infográfico 6: Proyectos portuarios en el Golfo de Urabá



Fuente: Publicación en línea Periódico El Mundo “*Proyectos portuarios de Urabá, en carrera por cuál pegará primero*” (2018, párr. 5)¹⁹

¹⁹ Los tiempos en la construcción portuaria de Urabá hablan de tiempos en que los proyectos entrarán en vigencia. Sin embargo, ninguno de los datos que corresponden a fechas de inicio anunciados en los portales

A partir de la anterior infografía, se identifican los proyectos portuarios que a la fecha de esta investigación se encontraron como posibles megaobras en el Golfo de Urabá. A continuación, se presenta una descripción de las características que tendrán cada una de estas terminales portuarias:

Puerto Pisisí: Estará ubicado en un área de 39 hectáreas en el suroccidente de la cabecera urbana de la bahía de Turbo, y se construirá entre los caños Higinio, Casanova, las Yuquitas y también en parte litoral de la bahía de Turbo (Puerto Pisisí, *s.f.*) tal como se muestra en el render (ver imagen 2). Este puerto tiene un costo de inversión de US 500 millones y tendrá capacidad para buques que cargan cerca de 14.000 contenedores. Se espera una proyección de 500 contenedores al año (Cámara de Comercio de Urabá, *s.f.*).

Imagen 2: Render Puerto Pisisí.



Fuente: Portal online del proyecto www.puertopisisi.com

Puerto Antioquia: se proyecta construir en la zona denominada Bahía Colombia, al suroriente del Golfo de Urabá. Estará al lado de sembrados de banano y plátano, productos agroindustriales que encabezan la economía de la zona (ver imagen 3). Su ubicación será cercana a la desembocadura del río León, y al norte de la reserva forestal protectora de los

web de los proyectos ni en los medios de comunicación, se ha cumplido a la fecha de realización de esta investigación.

ríos León y Suriquí, por lo cual coincidiría con la zona de manglares mejor conservados. Según sus constructores, será el puerto sobre el Atlántico más cercano de los principales centros de producción y consumo del país (Puerto Antioquia, *s.f.*). Este puerto tiene una inversión estimada de US 650 millones, tendrá capacidad para buques mercantes de 12.000 Teus²⁰ y 60.000 contenedores para buques graneleros. Se proyecta 3 millones de toneladas al año en contenedores, y 1.5 toneladas en carga suelta y vehículos. Derivada de la actividad portuaria de Puerto Antioquia se espera una generación de empleo entre 3.000 y 10.000 empleos directos (Cámara de Comercio de Urabá, *s.f.*).

Imagen 3: Render Puerto Antioquia.



Fuente: Portal online del proyecto www.puertoantioquia.com

Puerto Darien International Port: este puerto se proyecta construir en el norte de la cabecera municipal de Necoclí, sobre la parte oriental del Golfo de Urabá (ver imagen 4). Se planea como un puerto multipropósito que permitirá acortar distancias y reducirá los tiempos de desplazamiento y costos de transporte para importar y exportar desde y hacia Medellín, Bogotá y el Eje Cafetero. A partir del funcionamiento de este puerto se espera tener 16.000 empleos directos y 300.000 empleos indirectos. El valor de la inversión se estima en US 310

²⁰ El TEU es un término asociado al transporte marítimo y tiene que ver con la capacidad de carga de un buque y su incidencia en la actividad portuaria. El dato determina la actividad logística para la carga y descarga de contenedores. Sus siglas significan Twenty-foot Equivalent Unit. <https://bit.ly/definicionteus>

millones con una capacidad de carga de 5 millones de toneladas al año (Cámara de Comercio de Urabá, *s.f.*).

Imagen 4: Render Puerto Darien International Port – Necoclí.



Fuente: portal online del proyecto.

La proyección de estas megaobras a partir de los render (imágenes 2, 3 y 4), que son como una fotografía a futuro, posibilitan identificar el alcance en el espacio que ocuparán una vez se construyan estas infraestructuras. En ninguna de estas proyecciones que se hacen de los puertos se muestran afectaciones al ambiente. De hecho, la frontera mega obra/entorno natural, parece delinarse de forma armónica; no hay contaminación, impactos al ambiente o a las comunidades aledañas en ninguna de las imágenes de los proyectos portuarios. Por lo que es posible suponer que la intención de quienes proponen estas intervenciones del desarrollo no consideran los hechos adversos que implica poner en marcha las ideas de un sistema portuario en esta región. ¿Cuáles son? De esto se habla en el próximo subcapítulo.

3.3 ¿Cómo la presencia de puertos genera afectaciones sociales y ambientales?

En el caso de los puertos que se proyectan construir en el Urabá –Puerto Darién International Port en Necoclí, Puerto Pisisí y Puerto Antioquia en Turbo–, el INER (2022) plantea que estos “son una amenaza para las áreas protegidas, afectarán la movilidad terrestre y marítima, la fauna marina, las especies vegetales, la biodiversidad marina y la calidad del

aire” (p. 44). Incluso, De la Peña (2005) menciona que los puertos marítimos “suelen ser áreas en las que residen un conjunto de valores ambientales y sociales que es necesario preservar y proteger y que en gran medida entran en lógica contradicción con la normal explotación portuaria” (p.83). Lo anterior revela una situación de riesgo para los entornos naturales donde se instalan las terminales portuarias, en contraste con las ideas de progreso incluidas en los planes de desarrollo que fueron consultados (PND 2018-2022), departamental (Plan de Desarrollo Unidos 2020-2023) y local (Turbo Ciudad Puerto 2020-2023)).

Pese a que los puertos marítimos suelen ser una plataforma para el desarrollo económico, su implementación genera afectaciones sobre el entorno marítimo y esto se debe a que la mercancía o bienes, no transitan sobre una vía pavimentada o aérea, sino sobre una superficie que en sí es un ecosistema imprescindible para la vida: el mar. Dichas afectaciones van desde la contaminación acústica, contaminación atmosférica por material particulado, contaminación de agua y suelo por derrames de fluidos, residuos sólidos, dragado, canteras, tráfico pesado (ver, Andersen & Zulaica (2012) y Crespo *et al* (2005)), hasta la pérdida de hábitat, cambios en paisaje, desaparición de especies sensibles y aparición de indeseables, reducción y desplazamiento de recursos pesqueros (Polanía, 2010) y también por la sujeción a la influencia de las dinámicas sociales de poblaciones asentadas en áreas de influencia portuaria (Montoya *et al*, 2010). Al transportar manufactura²¹, el desarrollo portuario está relacionado con procesos extractivos, razón por la cual muchos de los puertos marítimos están en cercanías de minas o zonas de extracción de hidrocarburos. Por ejemplo, la producción de litio refinado del Salar de Atacama – Chile – sale a los mercados mundiales a través del puerto de Antofagasta (Ulloa *et al*, 2014); la exportación internacional de carbón desde Colombia se da en la Guajira y de petróleo en los puertos ubicados en Coveñas, Cartagena, Tumaco y Buenaventura (Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, *s.f.*), por mencionar algunos casos.

²¹ La manufactura se refiere a “los conjuntos actividades organizadas y programadas para la transformación de materiales, objetos o servicios en artículos o servicios útiles para la sociedad” (Guerrero, 2008, p. 4). El autor agrega que la actividad manufacturera implica la gestión de empresas que cuentan con procedimientos industriales para la fabricación de materiales útiles para la sociedad (Guerrero, 2008).

En contraste con lo anterior, autores como Crespo, *et al.* (2005) exponen que el transporte marítimo está considerado como el medio más respetuoso con el medio ambiente. Esto se debe, según los autores, a la eficiencia energética y al consumo de recursos naturales, implicando una inversión de capital menor en comparación con otros sistemas de transporte como el aéreo o el terrestre. Lo anterior indica una favorabilidad en comparación a otras modalidades de transporte de carga, pero, aun así, la tendencia a la favorabilidad del transporte marítimo no señala los efectos colaterales o riesgos sociales y ambientales que surgen a raíz de esta actividad moderna que moviliza la economía mundial.

A pesar de una concepción supuestamente amigable de la industria portuaria con los entornos naturales, la ONU (2019) menciona que un gran buque de carga produce tanto azufre como 50 millones de automóviles. Esto se debe a que los buques emiten a la atmósfera grandes cantidades de partículas y sustancias contaminantes, principalmente en forma de óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y materia particulada, “que implican consecuencias nocivas para la salud de las personas. Los buques generan el 3% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, lo que incide en el calentamiento del planeta” (ONU, 2019, p. 92).

En otros documentos revisados sobre desarrollo portuario y ambiente se encontró recurrente la mención de indicadores de gestión que tiene la industria portuaria en consideración a los riesgos ambientales que ya se han señalado, los cuales hacen parte de estudios ambientales y de estrategias de seguimiento y control para la mitigación ante dichos riesgos y afectaciones (De la Peña (2005), González (2018) y ONU (2019)). En el caso concreto de Colombia, para autores como Polanía (2010) la información disponible sobre los puertos del país es precaria. El autor argumenta que “la mayoría de los puertos no siguen en absoluto estas pautas y, en ocasiones, cuando hacen monitoreo de parámetros físicos, tampoco los relacionan con la biota” (Polanía, 2010, p. 79). A partir de la caracterización del desarrollo portuario es posible identificar una amplia descripción sobre la dinámica bajo la cual funciona: modalidad de transporte, categorización según ubicación, servicio, etc. (Sánchez (2006) y González (2018)). Además, es posible identificar cómo este tipo de desarrollo dimensiona los riesgos generados al componente ambiental y social (Ordoñez (2019), Montoya *et al* (2010)). Pese a lo anterior, un autor como González (2018) comenta

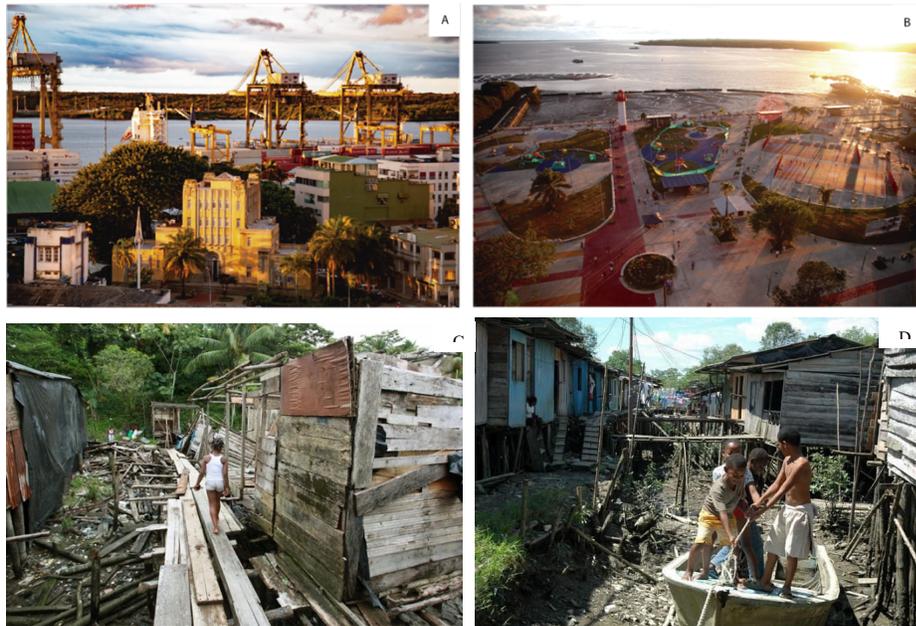
que “los puertos tienen cada vez más desafíos en lo que respecta a la eficiencia y a sus estándares relativos a la sostenibilidad y defensa de los parámetros medioambientales” (p.663), lo que no deja de ser una suerte de postulados que minimiza gravedad de los riesgos implicados, pues aceptar que hay afectaciones ambientales y sociales a partir de los puertos, no exime de que ocurran consecuencias que afecten la integridad ambiental y social de las áreas de influencia donde se instalan estos dispositivos del desarrollo.

Desde el componente social que se relaciona con el desarrollo portuario Montoya, et al (2010) mencionan que existe un riesgo social que también “agudiza las amenazas inherentes a los fenómenos naturales y del aumento de la vulnerabilidad de los grupos sociales asentados en el área de influencia” (p. 67). Por su parte Rúa (2006) menciona que, en las últimas décadas, el aumento de puertos ubicados en diferentes partes del planeta, han derivado en una suerte de reacciones de las personas, “debido a la existencia de espacios potencialmente peligrosos y contaminados, al impacto visual y ocupación de zonas costeras y playas, por instalaciones portuarias que chocan con las necesidades urbanas de los habitantes espacios” (p. 15).

En ese mismo sentido, Montoya, *et al* (2010) señalan que en las áreas portuarias hay factores que desencadenan implicaciones sociales de vulnerabilidad como “la pobreza, movilidad poblacional, cambios en las tradiciones culturales, déficit educativo, exposición a procesos contaminantes, desarticulación institucional para la gestión ambiental, falencias en la organización social y comunitaria, falta de procesos en educación ambiental, entre otros” (p.68). Por ejemplo, para Daza & Villamizar (2013) el puerto de Buenaventura ubicado en el litoral pacífico de Colombia, es el principal puerto de país y pese a ello este territorio requiere procesos de recuperación urbana y de vivienda para la población más vulnerable lo que deja un escenario dual en el que un dispositivo del desarrollo moviliza gran parte de la economía de Colombia, pero aun así no tiene la capacidad de repercutir positivamente a los habitantes del lugar donde lleva a cabo sus operaciones (ver fotografías 9).

Fotografías 9: Dualidades en el Puerto de Buenaventura

A. La infraestructura portuaria está dentro de la ciudad justo al lado de la administración municipal. **B.** en sus cercanías se adecuaron espacios para la recreación de los habitantes. Sin embargo, pese a ser el puerto más importante del País, el municipio cuenta con los más altos índices de desigualdad económica y social de Colombia²². **C y D:** realidad de pobreza habitantes de Buenaventura.

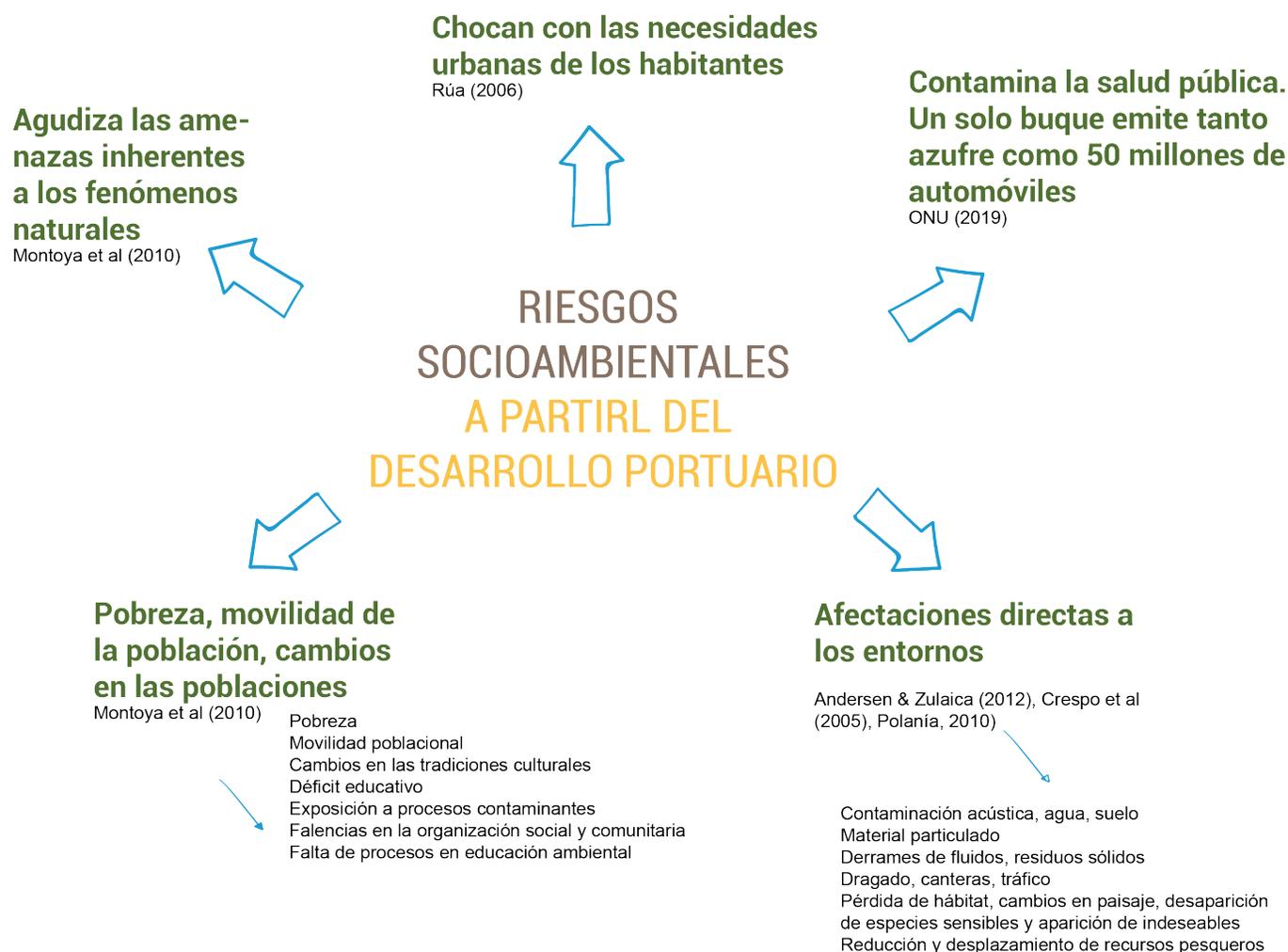


Fuente: Fotos A y B Diana Grajales, 2018. Fotos C y D tomadas del medio Buenaventura tiene que saber, 2022.

De acuerdo a lo anterior es posible identificar una tendencia sobre el desarrollo portuario, el cual genera un despliegue económico importante para las industrias, la actividad productiva, la dinamización de la economía a diferentes escalas. Sin embargo, en el marco de la mención de las potencialidades y beneficios que generan los puertos, no existe suficiente información o integración de los efectos colaterales de esta actividad económica como lo son la degradación de los ecosistemas costeros la afectación de comunidades aledañas y la emisión de contaminantes a la atmósfera a partir de la emisión de gases de los buques que transitan por los mares (ver infografía 7).

²² En Buenaventura es una realidad la baja calidad de vida de los habitantes. Según registros, el 82% de la población bonaverense se encuentra en un estado de pobreza extrema, mientras que un 41% se ubica en la miseria. Buenaventura cómo vamos, 2020.

Infografía 7: Riesgos ambientales y sociales a partir del desarrollo portuario



Fuente: a partir de elaboración propia.

3.4 La disyuntiva del desarrollo portuario: entre el desarrollo económico, la competitividad y las afectaciones socioambientales

Gran parte de los textos consultados relacionan la industria portuaria con conceptos de competitividad y productividad, los cuales son necesarios para responder a un sector tan complejo como es el comercio internacional. Así, según autores como De la Peña (2005),

Sánchez (2006), Arieu (2013) y Montoya, *et al.* (2010), los puertos deben gestionarse desde principios de autosuficiencia económica, rentabilidad, eficacia y eficiencia, lo cual repercute en fomentar economías locales en las áreas de influencia portuaria. Estos, además, “juegan una función social creando empleo y ejerciendo una función pública en la cual la administración del Estado al que pertenecen debe intervenir” (Rúa, 2006, p. 3).

Los puertos marítimos, anclados a zonas geográficas estratégicas, han incidido de forma determinante en la estructura y desarrollo de las ciudades donde se asientan, según Sánchez (2006) y Granda (2005). Estos puertos, como señalan Granda (2005) y González (2018) han adquirido mayor relevancia por lo que se convierten en nodos principales de articulación de las redes productivas crecientemente globalizadas. Según las características de la ciudad puerto, y teniendo en cuenta la productividad de la región en la cual está instalada, así como su posicionamiento en la red global de transporte, en esa ciudad el puerto provocaría un proceso de transformación territorial que requiere de nuevas centralidades con carácter transnacional, “los cuales serían entornos muy selectos, exclusivos, pero también excluyentes” (Granda, 2005, p.14). Esto se debe, según el autor a que “los servicios a la producción son ante todo producidos para empresas, no para individuos, y son diseñados y dirigidos para apoyar la producción” (Granda, 2005, p.16).

Hablar de desarrollo portuario en Colombia, no solo implica proyectar al del país en la dinámica económica mundial, sino que, además supone el favorecimiento de una vocación en los habitantes de las zonas de influencia donde se construyen los puertos. También es necesario el fortalecimiento de las capacidades locales y regionales en tanto al conocimiento logístico, que permita estar a la vanguardia del transporte marítimo y terrestre a nivel mundial. Para ello resulta pertinente que las mejoras al sistema portuario del país se den bajo los principios de la competitividad, la innovación y el desarrollo tecnológico en los procesos de transporte y logística.

Rincón et al (2018) afirman que, “es en los procesos de innovación social, donde se podría extender el crecimiento y el desarrollo de un país” (p. 58), lo cual es entendible desde la concepción tradicional del desarrollo y su fórmula de la modernización para alcanzar el progreso de las naciones (Várcalcel, 2006; Cuestas-Casa, 2019). En el marco de esta investigación hablar de innovación implica comprender el papel del conocimiento y su

vínculo con el sector productivo y gubernamental. Un buen ejemplo de ello en Colombia son los Comité Universidad Empresa Estado CUEE (ver capítulo 2), son mecanismos de relacionamiento intersectorial que buscan la innovación social desde la articulación de estas instituciones. Entonces las nociones de innovación, competitividad regional y los propósitos de un actor como es el CUEE parecen encajar con el desarrollo portuario, que busca la diversificación económica a través de la innovación y el conocimiento. Sin embargo, en este panorama de desarrollo la mención sobre riesgos socioambientales (ver subcapítulo 3.3) en relación al desarrollo portuario es escasa o no ha sido visibilizada de forma clara.

Lo expuesto hasta ahora en relación al desarrollo portuario visibiliza dos escenarios: uno en el que, comprendiendo su importancia en el marco de la economía global, logra mencionar los riesgos y las implicaciones socio ambientales que afectan las áreas de influencia portuaria y otros que otorgan bondades a esta modalidad de transporte por su eficiencia en comparación con otros. Esta última postura es clara en el sentido del costo de inversión, pero no enfatiza en los costos ambientales que implica movilizar buques de carga sobre el océano y sus consecuencias en las zonas litorales de los continentes. Tampoco en las afectaciones que genera a poblaciones aledañas a estas megaobras (ver infografía 8).

¿Qué es lo que no se dice de los puertos? Esta es una de las preguntas que motiva la realización de esta investigación. Si bien las transformaciones territoriales y sociales que propicia este tipo de desarrollo son evidentes, también lo son las afectaciones al ambiente y a los grupos sociales que circundan estas megaobras modernas. Por lo anterior se propone indagar las concepciones sobre riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario, en los integrantes del Comité Universidad Empresa Estado Sociedad – CUEES - Urabá, y también en los planes de desarrollo nacional, regional y municipal desde el 2010 al 2022. El objetivo general de esta investigación consiste en comprender la forma en que los integrantes del Comité Universidad Empresa Estado Sociedad de Urabá conciben los conceptos de desarrollo, desarrollo portuario, riesgo y ambiente, con el fin de identificar las similitudes, relaciones, diferencias, discrepancias y vacíos de conocimiento ante estos conceptos. Asimismo, identificar cómo en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal se conciben estos tres conceptos resulta importante para la investigación en tanto que en estos documentos de gobierno se proponen rutas de actuación para el desarrollo de la nación con

el fin de conocer cuáles son aquellas similitudes o diferencias en la concepción de estos conceptos que emergen a partir de la construcción de estos megaproyectos en la región.

LO QUE NO SE DICE DE LOS PUERTOS

algunas consideraciones



Infografía 8: Lo que no se dice de los puertos

Fuente: a partir de elaboración propia

Capítulo 4 Marco teórico

El marco teórico de este proyecto propone los conceptos de riesgo, ambiente y desarrollo. En el rastreo del abordaje teórico de estos conceptos se encontraron diferentes posturas epistemológicas que los definen. Dichas definiciones han sido construidas a partir de postulados e ideas de diferentes teóricos que han abarcado estos asuntos, para proponer de manera crítica, un entendimiento de la realidad y de los fenómenos sociales que acarrear la experiencia humana dada bajo la lógica de la modernidad. Para el concepto de riesgo, se tienen principalmente los aportes teóricos de Beck (1986) quien propuso la teoría de la sociedad del riesgo y también las ideas posteriores de Luhman (1992), quien propuso considerar el riesgo a partir de la sociología del riesgo. En el caso del concepto de ambiente, consideran los aportes teóricos de Eschenhagen (2009, 2014, 2021) quien propone una mirada crítica de ambiente a partir de tres categorías de este concepto. Finalmente para comprender el concepto de desarrollo económico –que permite comprender la naturaleza del desarrollo portuario–, se tendrán en cuenta los aportes realizados principalmente por Escobar (1996, 1999, 2000) y Varcarcel (2006).

4.1 El concepto de riesgo en la sociedad actual

En el caso del concepto de riesgo, se destaca que su inclusión dentro de este proceso de investigación, emergió de forma espontánea al momento de revisar la documentación relacionada al desarrollo portuario. Esta documentación hablaba de forma recurrente sobre la gestión del riesgo a partir de la elaboración de planes de prevención y mitigación del riesgo. Sin embargo, estos conceptos dentro de estos documentos consultados no contenían ninguna postura teórica que lo definiera. Fue de esta manera que se consideró el concepto de riesgo como un concepto base para la investigación, en tanto es un asunto que aparece a partir de la construcción de megaobras en un entorno que es natural que se instala sobre un ecosistema

marino, le son inherentes los riesgos, ya que sin duda afecta y/o transforma la vida de las poblaciones que viven en cercanías a estas construcciones heredadas de la idea de modernidad.

El uso de la noción de riesgo para ver y observar algún tipo de fenómeno causado por actividades humanas puede significar que el fenómeno es una consecuencia de la acción, acción que pudo haberse evitado. Al no ocurrir algún evento con posibilidades catastróficas que atenten contra la vida, se está hablando también de algo que no es imposible, pero tampoco que sea necesario. Atribuir una concepción de riesgo a un hecho que pueda ocurrir como que tampoco puede darse eventualmente, implica estar ante una situación de paradoja irresoluble, donde lo uno excluye a lo otro determinadamente (Galindo, 2015).

Sin embargo, el término riesgo puede sugerir diferentes significados, todos válidos desde el lugar de dónde se enuncian. Desde un contexto histórico, por ejemplo, los marineros que se arriesgaban a embarcarse en altamar corrían el riesgo de aventurarse a lo desconocido y de tener una suerte que posiblemente impidiera su regreso a puerto. O tal vez el buen destino acompañara sus hazañas para hacerlos llegar a nuevos territorios cumpliendo el propósito en explorar más allá del horizonte. En ese caso el riesgo es atribuible al concepto de valentía, de valor, hazaña, proeza y demás sinónimos que se destacan en la personalidad de un individuo. De ahí que la historia de la civilización moderna pudo escribirse gracias quienes tomaron el riesgo de navegar por rumbos desconocidos para expandir naciones y descubrir nuevos territorios. Por ejemplo, Beck (1986) refiere a Cristóbal Colón como un personaje que asumió riesgos para descubrir nuevos continentes.

Si bien un hecho histórico no es un condicionante para la creación de una teoría, las repercusiones sociales asociadas a ese hecho sugieren reflexiones que posibilitan determinar la manera en que un comportamiento humano incide en cambios estructurales de una sociedad, análisis que por supuesto se da desde una lectura sociológica. En el caso de la teoría Sociedad del riesgo –propuesta por Beck en 1986 posterior al accidente nuclear de Chernóbil–, aparecen reflexiones para cuestionar las acciones humanas que determinan el rumbo de las sociedades, bajo la lógica de la modernidad. En ese sentido, la premisa de Beck en cuanto a riesgo, refiere que éste se da en la modernidad avanzada, donde la producción de riqueza está acompañada por la producción social de riesgos lo cual se da de forma

sistemática (Beck, 1986). Esto quiere decir que el avance de la productividad hacia la modernización produce riesgos y potencia consecuencias que antes no eran lo suficientemente consideradas, por eso este autor compara la repartición de riqueza con la repartición de riesgos. Es decir, que la repartición de las consecuencias derivadas de procesos industriales modernos, benefician a unos y desfavorecen a otros (Beck, 1986).

Entonces el aporte teórico que emerge a partir de la sociedad del riesgo es que las sociedades industrializadas no solo se caracterizan bajo la lógica de distribución del capital, sino con la distribución de los riesgos a partir de las actividades industriales (Beck, 1986). Sin embargo, la creencia en el conocimiento y el desarrollo tecnológico como paradigma de Occidente, mitiga o minimiza la ocurrencia de riesgos. Para Beck esto significa una subvaloración de las consecuencias a partir de las actividades industriales, que buscan controlar de forma racional la naturaleza. La teoría de la sociedad del riesgo, pone en consideración las posibilidades de la no ocurrencia de hechos que atenten contra la humanidad, más que considerar asuntos que en circunstancias cotidianas siempre han implicado un riesgo para el hombre.

Para ahondar en la concepción de riesgo según Beck, éste es la de daño futuro derivado de decisiones presentes. Esto no es algo nuevo, pues la historia de la humanidad ha estado acompañada de riesgos de forma permanente. Para el autor un riesgo no es un fenómeno que está allí esperando ocurrir, es algo que se manifiesta a partir del conocimiento del daño y aun así se actúa sin importar las repercusiones al daño futuro a partir de decisiones del presente. Lo que acentúa la crítica a la modernidad y los riesgos de las decisiones presentes es la repercusión social que estos tengan, en tanto afectan de forma global y ponen en situación de vulnerabilidad a poblaciones en escala social baja. Además, son riesgos que se producen ante la disyuntiva de costo beneficio, la cual caracteriza acciones modernas orientadas al desarrollo (Galindo, 2015).

Beck (1986) propone una reflexión frente al actuar de la sociedad moderna y las implicaciones a decisiones orientadas por desarrollos modernos, en tanto son acciones que tienen probabilidad o no de ocurrir. Para Beck, más ciencia no implica más seguridad, en ese sentido la acción que conlleva a una prevención del riesgo se da cuando los individuos de una sociedad se movilizan para evitar la ocurrencia de un hecho riesgoso. En ese sentido, las

organizaciones no gubernamentales adquieren una posición especial al ser quienes alertan sobre las inconsistencias de las acciones humanas, así como la visibilización de los riesgos, por ejemplo, a través de los medios de comunicación masiva.

Adicional a esta reflexión, el autor habla sobre la modernidad reflexiva, como una práctica de modernidad diferente a la modernidad simple, –también llamada primera modernidad. La postura crítica que encuentra Beck a la primera modernidad es que la sumatoria de las acciones cotidianas generan repercusiones irreversibles y la forma estructural de la civilización moderna, acarrea riesgos que pueden ser globales. Con esta última idea, la de amenaza global que surge para la humanidad, Beck propone una reflexión profunda acerca del concepto riesgo enunciándolo desde el lugar de la modernidad. Inicialmente, los riesgos que preocupan al autor tienen que ver con prácticas industriales, particularmente con la energía nuclear, la cual tiene un atributo exponencial al ser una amenaza real para todo el planeta. Sin embargo, muchas de las ideas, las cuales cuestionan prácticas industriales, pueden ser acogidas para el interés de esta investigación, pues a partir de la industria marítima también se generan consecuencias globales que inciden en la sociedad y en la naturaleza. La modernización ha creado una nueva serie de riesgos que son generados por el desarrollo tecnológico. Desde la fisión nuclear hasta el almacenamiento de residuo radiactivos pasando por el cambio climático y la contaminación de alimentos esos peligros constituyen una amenaza de autodestrucción que pesa sobre todo el planeta (Laraña, 1999 en Domínguez & Aledo, 2001).

Para Beck el concepto de sociedad del riesgo, tiene que ver con “las consecuencias vividas de manera catastrófica por la mayoría de la humanidad están vinculadas, tanto en el siglo xix como ahora, al proceso social de industrialización y de modernización” (Beck, 1986, p. 57). Además, las condiciones que propician los riesgos en la etapa moderna son producto del “desarrollo de las fuerzas productivas, de la integración de mercados y de las relaciones de propiedad y de poder” (Beck, 1986, p. 57). Este es un ejemplo de lo que el autor denomina como la globalización de los riesgos; es decir que a “la producción industrial le acompaña un universalismo de los peligros, independientemente de los lugares de su producción: las cadenas de alimentos conectan en la práctica a todos los habitantes de la Tierra” (Beck, 1986, p. 42).

Galindo (2015) considera que, al hacer uso de la noción de riesgo para observar un fenómeno como el cambio climático, dicha noción o conocimiento del fenómeno se convierte en algo que no sólo ha sido generado por la acción humana, sino que también puede evitarse mediante ella. Aquí el planteamiento de riesgo sugiere una situación que tiene un origen antrópico que produce un riesgo para la misma humanidad y que, además, la situación riesgosa pudo evitarse. Señalar esta posibilidad que condiciona la realidad otorga un poder de conciencia y de albedrío para quienes son los encargados de tomar dichas decisiones, decisiones que no se centran en la individualidad sino en la colectividad.

La crítica que hace Beck al fenómeno del riesgo a partir de su teoría de sociedad del riesgo, obedece en cierta medida a la semántica de este concepto a partir de las acciones modernas. Es decir, qué significado tiene la sociedad en este concepto para que, entendiendo su naturaleza de incertidumbre, sea la misma sociedad la que decida asumir consecuencias a partir de prácticas modernas o, por el contrario, tomar postura para prevenir riesgos. Por eso solo si la sociedad asume que algo tiene noción de riesgo lo será. Sin embargo, en la definición de riesgo entran también variables culturales, porque para lo que un esquema cultural determinado es riesgoso, para otra no. Sin embargo, el énfasis en el significado y la concientización del concepto de riesgo puede verse permeado por relaciones de poder que es asumida desde quienes tienen el conocimiento científico-técnico.

Otra idea que complementa la definición de riesgo es el cuestionamiento permanente sobre el futuro. Frente al tema Luhmann precisa que en la actualidad “se ha aumentado la dependencia del decidir sobre el futuro de la sociedad, de tal forma que las ideas sobre el futuro predominan por encima de las formas esenciales que restringirían por sí mismas como naturaleza lo que podría suceder” (Luhmann 1990, p.23).

Luhuman también propone que las consecuencias que la especie humana está generando en el futuro, acarrea hoy procesos comunicativos para dar a conocer la gravedad del riesgo, pues es la vida la que está en juego y según la circunstancia. El autor menciona que “es posible que también tenga que considerarse que el umbral de riesgo puede fijarse de manera muy diversa, según sea el caso de que uno participe en el riesgo como portador de decisiones o como afectado por las decisiones riesgosas” (Luhumann, 1990 p.26). Visto de esta forma, una mayor conciencia en la concepción de esos riesgos motivaría un mejor actuar,

más consciente con las consecuencias que se pueden evitar a partir de la actividad humana. Vara (2016) lo manifiesta de la siguiente manera:

El riesgo nos impulsa a actuar y, por lo tanto, nos cambia. Por vía de la reflexión y ante la inminencia del daño, el riesgo representa una fuerza potencialmente transformadora. Nos sentimos urgidos, compelidos a intervenir. El riesgo así entendido nos convierte necesariamente en actores políticos, ya que por definición trasciende las soluciones individuales. (p. 221).

Las reflexiones teóricas de la sociedad del riesgo buscan focalizar en las implicaciones adversas derivadas de una fe ciega en el progreso. Esto conlleva a una posición en la que “la sociedad asuma su condición de riesgo como posibilidad de construcción de una vida “mejor”” (Ballesteros, 2014, p. 205). Ser conscientes del riesgo para actuar de forma colectiva y pensar más allá de posiciones individuales, que se han asentado justamente con procesos de liberación en las últimas décadas las cuales están ligadas a un incremento acelerado de la productividad y el consumo.

El desarrollo portuario como ejemplo de progreso es posible gracias a su instalación sobre entornos naturales, incidiendo sobre el ambiente y las comunidades que circundan este tipo de megaobras. Para Beck las reflexiones sobre distribución, sugieren que existe una contradicción social, “la cual es interclasista, al distribuir los daños que se producen de manera colectiva” (Beck 1986, p. 203). Visto de esta forma y partiendo de una lectura actual, la sociedad del riesgo es aquella en la que “el problema político central ha dejado de ser la distribución de la riqueza para pasar a ser la distribución de los riesgos ambientales y tecnológicos” (Domínguez & Aledo, 2001, p.8). Para explicar mejor este planteamiento, los autores mencionan que, “las poblaciones que viven en áreas donde se emplazan centrales nucleares, vertederos, o cualquier otra instalación de carácter colectivo que implique incremento de riesgo, sufrirán sus externalidades de manera más virulenta que las demás” (Domínguez & Aledo, 2001, p.14).

Es así como la sociedad del riesgo no sólo pone en evidencia las condiciones de inequidad que emergen como una de las grandes paradojas del desarrollo; también habla del riesgo que hay en la afectación directa a la vida por el riesgo al que están sometidas las

comunidades cercanas a los dispositivos del desarrollo; “cuanto más nos aproximamos a los espacios ocupados por las fuentes de riesgo, el nivel socioeconómico de los grupos sociales que allí habitan es inferior” (Domínguez & Aledo, 200, p.17). Aquí, las decisiones tomadas por actores del desarrollo, tienen que ver con la distribución de una población en un espacio que puede favorecer o desfavorecer su bienestar y calidad de vida, es decir, decisiones que tienen que ver con la distribución del riesgo en un territorio. Lo anterior demarca una ruta de análisis y de interpretación del riesgo que puedan tener los integrantes del CUEES Urabá, a partir de las intervenciones a favor del desarrollo portuario, que se promueve en la región.

4.2 Concepciones de ambiente

La concepción de ambiente resulta importante para la investigación en tanto es un concepto que supone reflexiones sobre cómo se da la relación entre humano-naturaleza. En el rastreo del concepto ambiente se encontró que éste puede ser definido de diferentes maneras. Una de ellas tiene que ver con el ambiente como experiencia física que sirve para definir el “alrededor” que está alrededor del ser humano. Esta experiencia física implica relaciones con la naturaleza y del espacio que circunda la cotidianidad de individuos y colectivos. Es justamente que a partir de la interacción con ese alrededor de la naturaleza que el hombre produce una visión de la naturaleza y de sí mismo dentro de ella (Orellana, 1999, citado en Córdoba 2017). Otro abordaje sobre ambiente tiene que ver con la complejidad ambiental (Leff, 2018), desde la racionalidad ambiental (Leff, 1998), y ambiente según la base epistemológica del positivismo, la teoría de sistemas y de complejidad (Eschenhagen, 2009), por nombrar a algunos.

A la luz del marco teórico que se propone para esta investigación, el ambiente será concebido a partir de la categorización de ambiente como objeto, ambiente como sistema y ambiente como complejidad. Esta categorización del concepto fue propuesta por la autora Eschenhagen (2007, 2009, 2021), cuyos postulados son apropiados para el análisis de la investigación en tanto cada categoría consiste en formas de construir conocimiento y pueden

sugerir formas de entendimiento del concepto ambiente a partir de la aplicación del instrumento de investigación y el análisis de los planes de desarrollo.

A partir del uso dado al término de ambiente en diferentes entornos sociales, es posible identificar que éste es el conocimiento que resulta de la experiencia humana desde el ámbito individual y colectivo, el cual vincula significados, símbolos y experiencias. Ello implica la noción sobre el espacio habitado, bien sea en un entorno natural/rural, o en un entorno urbano. Eschenhagen (2021) señala que sobre el ambiente “existen un sinfín de definiciones y perspectivas posibles, y cada una llevará a acciones y resultados diferentes — incluso, diametralmente opuestos. De ahí surge la necesidad de, al menos, evidenciar y aclarar el lugar de enunciación” (p.4).

La concepción de ambiente entonces es distinta según la subjetividad de cada uno de los diferentes actores que hacen parte de una sociedad. Desde esa premisa emergen concepciones que se ajustan según el rol que represente un determinado actor en ese contexto social. Es decir, que ambiente significa para el sector empresarial y estatal algo diferente que para el sector educativo o cultural. Ambiente es asumido de una forma para un campesino y de una manera muy distinta para una secretaria de una empresa multinacional. De hecho, ambiente es un concepto que puede entenderse de manera distinta entre un país a otro — incluso países con la misma cultura occidental— y ello dependerá justamente de la construcción subjetiva y colectiva creada en cada contexto, lo cual se relaciona a la idea de que ambiente es una forma de construir conocimiento.

Para Eschenhagen (2021), ambiente “no significa ni una cosa, objeto, o espacio, sino varias formas de conocer” (p.12). Estas formas de conocer apuntan a un conocimiento producto de las diferentes interacciones de la sociedad con la naturaleza. Dentro de la concepción de ambiente, la autora Eschenhagen (2009) menciona que “las sociedades han construido sus propias visiones de mundo, que les ofrecen esquemas interpretativos de éste y les proporcionan una base para construir sentidos de vida. Estos esquemas interpretativos proveen también un conjunto de normas, valoraciones y criterios para la vida cotidiana y la convivencia en la sociedad” (p.2) A continuación, se mencionarán las consideraciones teóricas sobre ambiente con la intención de interpretar un concepto que pareciera abarcar una totalidad, pero que, al revisarlo desde lo particular, aparecen definiciones que guiarán el

desarrollo de la investigación y la interpretación de las concepciones de ambiente en los actores investigados.

4.2.1 La categorización de ambiente

Comprender el ambiente a partir de categorías que posibilitan la comprensión del mundo, es parte del trabajo teórico que propone Eschenhagen, donde el concepto de ambiente se puede comprender a partir de tres categorías. Estas tres categorías pretenden establecer un foco de análisis al concepto de ambiente, el cual “ha tenido diversas interpretaciones que hace que en sí mismo sea un concepto que puede prestarse para ambigüedades y confusiones” (Higuita, 2021, p. 74). De forma común, el concepto de ambiente ha sido asimilado con términos como entorno o naturaleza, como una manera de asociación con los elementos naturales siendo ellos el agua, el aire, la tierra y sus diversas manifestaciones –como bosques, valles, serranías, entre otros–. Sin embargo, es poco común la asociación del concepto ambiente con asuntos relacionados a las personas, como comunidades, culturas, hábitos, significantes, entre otros. Ello, refleja la manera en que la sociedad occidental concibe al ambiente de una forma fragmentada.

En ese sentido, concebir al ambiente a partir de una postura crítica, implica acercarse a revisar bases epistemológicas que sustentan la fragmentación del conocimiento ambiental en la sociedad occidental. Para la autora, esa forma de concebir, de pensar al ambiente es una visión hegemónica –moderna– que puede traducirse en la manera en que el ser humano ha naturalizado o normalizado su relación con el ambiente, a partir de una postura diferencial, es decir, que humano/naturaleza son concebidos de forma independiente.

A partir de allí, la autora propone la primera categoría “ambiente como objeto”, categoría que invita a comprender cómo el ambiente es un concepto que se comprende a partir del uso que se hace a la naturaleza, donde ésta puede ser consumida, usada, manufacturada o explotada para el beneficio del ser humano. La perspectiva bajo la cual esta categoría emerge es desde el positivismo que surge a partir de la experiencia como forma de

conocimiento. A partir de la categoría de ambiente como objeto, es posible comprender cómo el ser humano tiene pretensiones de dominancia y control del ambiente a partir del método científico cuya forma pragmática de materializarse es cosificar, darle explicación particular a cada elemento. Es así como el conocimiento científico tan característico en la sociedad occidental a partir de la epistemología positivista concibe al ambiente desde una perspectiva aislada a las subjetividades de los individuos.

El conocimiento a partir de la epistemología positivista no considera otras perspectivas para explicar la realidad, pues su postura objetiva de la misma favorece el entendimiento del ambiente como algo que la humanidad necesita para su propio beneficio. “Esta postura saca al máximo provecho al mundo natural y social, para beneficio de los intereses de la sociedad moderna, donde prima la lógica del mercado” (Higuita, 2021, p. 82)

Una siguiente categoría de análisis de ambiente es, a partir de la propuesta de la autora Eschenhagen, ambiente como sistema. Para comprender a esta segunda categoría, es necesario partir desde la Teoría de Sistemas que surge a mediados del siglo XX y que, según Von Bertalanffy, 1986 (citado en Higuita, 2021) es entendida como una ciencia de la totalidad, es decir, un acercamiento a la realidad de una forma integrativa y no fragmentada como lo que puede deducirse a partir de la categoría de ambiente como objeto. Según Eschenhagen (2009), la Teoría de Sistemas propone concebir, entender y comprender al mundo de forma integrada, donde todos los elementos que conforman la realidad hacen parte de un sistema donde cada elemento tiene relación.

En el ámbito social puede haber diferentes clases de sistemas, como el financiero, el académico, el político, el económico, el cultural, el judicial, el de salud, entre otros. Cada una de esas tipologías de sistemas –dentro de un sistema social–, funciona bajo una lógica en la que los elementos se relacionan de una forma eslabonada para determinado fin, que, en el contexto de la sociedad Occidental, las finalidades son dadas desde la lógica de costo/beneficio a partir de influencias del capitalismo. En ese sentido, esta perspectiva si bien propone comprender el ambiente desde la integralidad y conexión con otros elementos, no exime que un elemento sea usado en beneficio de otro. Por ejemplo, el uso de elementos naturales para el beneficio del hombre, extraer materias primas de los entornos naturales para el desarrollo tecnológico que es garante de bienestar en la sociedad actual.

A partir de la concepción de ambiente como sistema, es posible comprender los fenómenos que acarrearán problemas ambientales y la interpretación de las causas dependerá de la lectura sistémica que se haga a determinada problemática ambiental, lectura que no se hace de forma lineal, sino que posibilita conocer todas las variables que pueden generar el fenómeno. Para la autora, entender al ambiente como sistema significa considerar los múltiples factores que hacen parte de un sistema (Eschenhagen, 2007), sin embargo el significado de ambiente bajo esta categoría es de recurso al que puede darse determinado uso, entonces si bien abre nuevas perspectivas de análisis, resulta ser un enfoque que “no alcanza a desprenderse de la racionalidad hegemónica que sigue concibiendo el ambiente y la naturaleza como objetos y a los seres humanos como superiores a ella” (Higuita, 2021, p. 86).

La tercera categoría de ambiente que propone la autora tiene que ver con una categoría que considera al concepto de ambiente más allá de la concepción de mundo moderno, donde ambiente es considerado desde las ciencias de la complejidad y las epistemologías del Sur. Las ciencias de la complejidad abren posibilidades de concepción del mundo a partir del encuentro de diferentes disciplinas para abordar diversos fenómenos. Maldonado, 2004 (citado en Higuita, 2021) menciona que “la complejidad del mundo depende exactamente de nuestra presencia en él. Y más ampliamente, la complejidad de la naturaleza depende de la presencia en ella de sistemas vivos que actúan sobre ella de modos sorprendidos”. Las ciencias de la complejidad aparecen como una propuesta de integración entre teoría y práctica, donde el conocimiento múltiple, posibilita múltiples soluciones.

Desde las epistemologías del Sur, la autora refiere la existencia de un Sur global que rechaza las maneras de dominación y colonialidad que emergen de una modernidad hegemónica de la sociedad occidental. La crítica que aparece ante la concepción de realidad que propone la modernidad, se hace a partir de la presión de grupos étnicos, movimientos sociales, expresiones comunitarias y culturales que resaltan la identidad de los pueblos del Sur. Las epistemologías del Sur son la antítesis de la razón imperial caracterizada por una racionalidad instrumental y economicista que da origen a la crisis ambiental (Machado, 2017 en Higuita, 2021).

Las epistemologías del Sur posibilitan una transformación en la manera de concebir el mundo, que incida en la reconfiguración de discursos, prácticas, saberes e imaginarios hegemónicos de la modernidad, cuestionando el sistema patriarcal que fundamenta el dominio y el control de la naturaleza (Higuita, 2021). De acuerdo con Eschenhagen, concebir el ambiente desde la epistemología de la complejidad, significa concebir el mundo desde la vida, esto es comprender que los elementos biofísicos son componentes vivos que permiten que haya vida para todos los seres, incluidos los humanos. La autora, a partir de esta categoría trascender la mirada sistémica y fragmentada del conocimiento por una visión compleja del mismo para comprender el origen y soluciones de problemas ambientales derivados de las acciones modernas. Esto implica hacer una reflexión crítica de los paradigmas de la forma de vida de la sociedad occidental. Para la autora, esta categoría, que considera la multiplicidad de saberes, posibilitará la interpretación y generación de soluciones a problemas estructurales de la sociedad, a un plazo que no es corto, pero sustentado en el conocimiento complejo que emerge en el reconocimiento de múltiples saberes. Las apuestas por esta epistemología buscan cuestionar cómo durante los últimos 500 años la humanidad ha puesto en peligro la vida a partir de la racionalidad instrumental aplicada a la naturaleza y a la fragmentación de la vida (Eschenhagen, 2007 en Higuita, 2021).

Las categorías de ambiente anteriormente mencionadas se proponen entonces en esta investigación como una posibilidad de analizar desde el sentido crítico cómo es concebido este concepto en los integrantes del CUEES Urabá y en planes de desarrollo, y a partir de allí identificar qué categoría marca una tendencia en la interpretación de este concepto base en la presente investigación.

4.3 El concepto de desarrollo

El desarrollo es un concepto que sirve de soporte para este proyecto de investigación, toda vez que a partir de él se justifican intervenciones que inciden en la realidad del territorio

a estudiar. Comprenderlo a partir de diferentes postulados desde la lógica de la cultura occidental, será un ejercicio que a continuación se propone para identificar las bases conceptuales pertinentes para pensar las dinámicas que se dan en torno al desarrollo portuario en el Urabá. La mayoría de las concepciones de desarrollo ubican a la segunda posguerra como el hito en el cual el desarrollo se acentuaron sus bases para transformar la mirada sobre el orden económico/político por el cual debía marchar la civilización occidental. Esto implicó nuevas lógicas económicas, una concepción enfocada en la concentración de riqueza para favorecer a los países con potencias económicas, la acumulación de capital, la definición de estándares de vida y de diferentes características sociales que supondrían el soporte para una sociedad desarrollada. Dichos atributos, de una sociedad desarrollada, propone al desarrollo, como “un tema sociológico porque lo que está en desarrollo es una realidad humana, un conjunto de relaciones sociales, una estructura social y un estilo de vida,” (Osvaldo Sunkel, 1965 citado en Valcárcel, 2006, p. 13). Es así como después de 1945 que surge el desarrollo como forma de discurso y práctica (Escobar, 2015), invención cultural (Escobar, 2010), relato homogeneizante (Svampa, 2012), narrativa, régimen de conocimiento, verdad y poder, que promete progreso y civilización a partir del crecimiento económico (Svampa, 2012; Gudynas, 2014). Desde ese momento, se legitima “una forma única de conocimiento, totalmente aplicable en todas las realidades” (Lozada, 2010, p. 254).

Escobar (1996) explica que el desarrollo se trata de la forma en la que todos los países deben tener atributos de industrialización, urbanización de las ciudades, altos estándares de educación, tecnificación de prácticas agrícolas, y la puesta en marcha de valores modernos que trascendían de lo colectivo a lo individual. De ahí que los países que se consideren como desarrollados si cuentan con los anteriores atributos o subdesarrollados si carecen de ellos. De este modo, “Asia, África y América Latina, llegaron a ser consideradas como ‘subdesarrolladas’ y tratadas como tal” (Escobar, 2015, p. 30), al no contar con las capacidades económicas, de infraestructura o de organización social, bajo estándares de producto interno bruto, satisfacción de necesidades básicas, entre otros, que les permitieran estar en la misma línea hegemónica del desarrollo.

De acuerdo a las ideas anteriores es posible concebir al desarrollo como una manera de pensar, de experimentar la realidad bajo formas en las cuales la sociedad occidental

organiza su actuar para transitar un camino hacia el permanente progreso, y lo hace de forma estructural. Dicha estructura resulta ser un modelo de pensamiento que descalifica los sistemas de conocimiento no occidentales (Escobar, 1996), como el pensamiento indígena o el pensamiento oriental; pensamientos asentados en comunidades que, lejos de experimentar el progreso, conservan sus propios conocimientos, prácticas y maneras de experimentar la realidad, pero sí valida a las naciones que se alinean en a favor del progreso. Es así, como la hegemonía del desarrollo, el discurso que usa para estandarizar los modelos de vida, evidencia la orientación política y epistemológica de aquellos actores que promueven el desarrollo como fin (Escobar, 1999), teniendo como consecuencias políticas progresistas que buscan la modernización y el desarrollo como fin máximo de la vida.

El desarrollo tiene que ver profundamente con asuntos económicos. Juntos, economía y el discurso del desarrollo apuntalan el progreso a partir de sistemas de producción y acumulación de capital entre otras variables que caracterizan a la civilización occidental desde la perspectiva económica. Esta fórmula es la garantía supuestamente para alcanzar la riqueza en los países subdesarrollados, mediante la intervención activa en la economía que deriva en la planificación del desarrollo (Escobar, 1996). Planificar el desarrollo tiene que ver con racionalizar la manera en que la sociedad occidental funciona bajo la lógica de producción, acumulación de capital, elevación de estándares de vida, disminución –aparente– de la pobreza, entre otros aspectos. Para el caso de la región de América Latina, es responsabilidad de Comisión para América Latina y el Caribe, Cepal²³ incentivar la intervención económica para hacer realidad las condiciones de industrialización, urbanización y tecnificación de la agricultura. Tal como lo refiere Valcárcel (2006) esta comisión recomienda,

a los países y gobiernos del tercer mundo modernizar la tecnología usada, impulsar la agricultura comercial, propiciar una rápida industrialización y urbanización, vale decir, crear o ampliar el sector moderno reduciendo progresivamente, por etapas, el sector tradicional que

²³ Organismo internacional instalado en América del sur para orientar el desarrollo económico de esta región a partir de la categorización de países de centro y periferia como categorías que explicaban y daban fuerza a los conceptos de países desarrollados y subdesarrollados.

descansa en una agricultura de subsistencia, de baja productividad y muy pobremente articulada al mercado (p.7)

De acuerdo con lo anterior, la intervención económica consiste en otorgar préstamos a los países no desarrollados para asimilar las formas para el deber ser de las sociedades occidentales: la modernidad. Por esta razón la industrialización y la urbanización se consideran rutas progresivas hacia la modernización; mediante el desarrollo material que se puede lograr progreso social, cultural y político (Escobar, 1996). Modernización e industrialización complementan entonces la concepción de desarrollo e inciden en las lógicas económicas frente los principios de oferta, demanda, productividad, aumento de capital. Dicha productividad entra a hacer parte del mercado mundial y es soportada a través infraestructura –física– para la producción a escala industrial. Escobar (1996), considera que la industrialización fue una manera que se impuso para que países pobres eliminaran una desventaja estructural, con el fin de participar en el comercio internacional a partir de la producción de bienes primarios, que implicaran la competencia con los mayores precios y la mayor productividad de los bienes provenientes de países desarrollados (p. 133).

De acuerdo con las ideas y postulados anteriormente mencionados se tiene que desarrollo es el resultado de momentos históricos que asentaron bases estructurales en la manera en que debe funcionar la sociedad moderna. Dichas bases que estructuran la modernidad marcan el actuar de países desarrollados o en vías de desarrollo, como los que hacen parte de América Latina, por ejemplo. En ese sentido, tener en cuenta el origen de las necesidades progresistas que se atribuyen como necesarias en el Urabá antioqueño, servirá para entender las concepciones sobre desarrollo en los integrantes del CUEES Urabá y en los planes de desarrollo Nacional, de Antioquia y de Turbo, y qué tanta relación existe entre los postulados del desarrollo que mencionaron los autores citados.

Capítulo 5: Metodología

Este proyecto es de enfoque cualitativo, pues busca comprender la forma en que los integrantes del Comité Universidad Empresa Estado Sociedad - CUEES Urabá relacionan los riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario en esta región. Dicha indagación pretendió entender cómo los integrantes de este Comité intersectorial, en el que participan actores del desarrollo del sector empresarial, académico, gubernamental y social, conciben, definen y relacionan temas como desarrollo, desarrollo portuario, ambiente, riesgos y riesgos socioambientales.

Al ser una investigación que se dinamiza en el marco de lo subjetivo, la metodología se orientó desde el paradigma constructivista, es decir, desde aquella realidad que es producto de la construcción de interpretaciones que hay sobre determinados asuntos, los cuales construyen una realidad a partir de un consenso relativo (Guba y Lincoln, 2002). Sobre el constructivismo los autores precisan que “en este paradigma, con ontología relativista, las realidades son comprensibles en la forma de construcciones, mentales múltiples e intangibles, basadas social y experiencialmente, de naturaleza local y específica” (Guba y Lincoln, 2002, p. 128). El constructivismo es un paradigma basado en el conocimiento que emerge de la forma en la que las personas dan sentido y significado a símbolos, culturas, comunicación, relaciones, etc. y además se respalda por la “metodología cualitativa, cuya lógica sigue un proceso circular que parte de una experiencia (o anomalía) que se trata de interpretar en su contexto y bajo los diversos puntos de vista de los implicados” (Valles, 1999, p.56).

Para responder a la intención investigativa de este proyecto y dar cuenta de las concepciones sobre riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario, se recurrió a fuentes primarias. El instrumento para acudir a estas fuentes consistió en un formulario en línea de 30 preguntas dirigidas a una población ilustrativa de los sectores que conforman el CUEES Urabá. La unidad de análisis se propuso inicialmente para 20 personas así: cinco personas del sector académico, cinco del sector, cinco del gubernamental y cinco de sector social. La propuesta de muestreo fue probabilístico con diferentes integrantes del CUEES

Urabá, el cual está conformado por más de 80 instituciones que trabajan de forma articulada para fortalecer la innovación, el emprendimiento y el desarrollo del territorio.

El formulario como herramienta principal para la metodología fue estructurado y contuvo preguntas que indagaron por los siguientes aspectos: a) identificación del entrevistado e institución que representa; b) concepciones sobre desarrollo en la región de Urabá, concepciones del desarrollo portuario, concepciones sobre el Comité Universidad Empresa Estado y su incidencia en el desarrollo regional; c) concepciones sobre los puertos en Urabá; d) concepciones sobre riesgo; e) concepciones sobre ambiente; f) concepciones sobre riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario. El formulario estuvo alojado en el aplicativo de Microsoft Office, y fue enviado por correo electrónico con el apoyo de la secretaria Técnica del comité, a cargo de la Universidad de Antioquia, Seccional Urabá.

Para el primer objetivo específico de esta investigación, *Conocer las concepciones del CUEES Urabá sobre el desarrollo portuario*, se priorizaron las siguientes preguntas: a) ¿qué es el desarrollo? b) ¿qué es el desarrollo portuario?; c) ¿cómo beneficia el desarrollo portuario a la región de Urabá?; d) ¿considera necesaria la construcción de tres terminales portuarias en el Golfo de Urabá para el desarrollo de la región? La intención con esta serie de preguntas es conocer las concepciones de desarrollo y desarrollo portuario que tiene el CUEE Urabá, respuesta que dio cuenta cómo es concebido este asunto desde el sector empresarial, académico, gubernamental o social.

Para el segundo objetivo específico, *Identificar las concepciones del CUEES Urabá sobre riesgo socioambiental*, se tuvieron en cuenta estas preguntas: a) ¿qué es el riesgo?; b) ¿un riesgo se puede prevenir?; c) ¿considera que el riesgo se puede distribuir y de qué manera?; d) ¿qué tipo de población es más propensa a estar en situación de riesgo?; e) ¿qué es el ambiente?; f) para qué es importante saber qué es ambiente? A partir de estas preguntas se pudo identificar cuáles son las concepciones del CUEES Urabá sobre riesgo y ambiente. A partir de las respuestas se encontraron ideas que relacionaron construcciones o posturas personales y profesionales –desde el rol que ejercen en el Comité– sobre los conceptos abordados.

Para el tercer objetivo específico, *Describir la relación que hay entre las concepciones de riesgos socioambientales y desarrollo portuario en el CUEES Urabá*, las

preguntas indagaron por: a) ¿tiene conocimiento sobre los riesgos ambientales y sociales a partir de las obras portuarias?; b) describa los riesgos ambientales a partir del desarrollo portuario; c) describa los riesgos sociales a partir del desarrollo portuario. A partir de este bloque de preguntas se pudo obtener información que relacionó los riesgos ambientales y sociales a partir del desarrollo portuario. Las respuestas varían según el tipo de sector social que represente el participante y a partir de dichas posturas se pudo identificar las claridades que hay frente a este tipo de desarrollo tan mencionado para la región de Urabá.

Para validar la información e identificar la postura frente al desarrollo portuario de este Comité, también se recurrió a fuentes secundarias, es decir, se realizó una revisión documental a que tuvo en cuenta las consideraciones sobre riesgo, ambiente y desarrollo, presentes en planes de desarrollo nacional, departamental (Antioquia) y municipal (Turbo) desde el año 2012 al 2021, con el fin de identificar cómo se han contemplado los conceptos de riesgo, ambiente, desarrollo y desarrollo portuario. De dicha revisión se realizó una matriz de agrupación conceptual que sirvió para la sistematización y análisis de la información, permitiendo una interpretación a partir del cruce de información entre fuentes primarias, secundarias y el marco teórico que sustenta esta investigación.

El resultado de la revisión en las concepciones de los conceptos que hacen parte de esta investigación –desarrollo portuario, riesgo y ambiente– permitió relacionar similitudes o diferencias en las concepciones frente a los riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario. Esto facilitó conocer cómo es la construcción de las concepciones sobre desarrollo portuario y riesgos socioambientales en actores que inciden en el desarrollo de la región de Urabá.

Capítulo 6: Concepciones sobre desarrollo portuario, riesgos, ambiente e incidencia del CUEES Urabá en la región.

La intención de este capítulo consiste en identificar y describir las relaciones encontradas en las concepciones sobre riesgo, ambiente, desarrollo y desarrollo portuario en el Comité Universidad Empresa Estado Sociedad, Capítulo Urabá. A partir de la inclusión de cada uno de los conceptos preguntados en el cuestionario de investigación, se relaciona su vinculación con las teorías propuestas en el marco teórico del proyecto y con ello identificar la tendencia de nociones sobre asuntos propios que emergen en medio de los proyectos de desarrollo portuario que se proyectan en el Urabá. Al indagar por cuestiones del desarrollo, resulta importante poner como marco de referencia a los planes de desarrollo propuestos desde un rango temporal que también aportan a la discusión de la investigación, en tanto son visiones estatales que abordan los conceptos centrales de la tesis. Dichas visiones, se convierten en puntos de referencia para comprender la postura de los actores del CUEES, en tanto puede haber concordancias en el abordaje de los asuntos que conforman este estudio, sobre todo desde el estamento estatal que hace parte de este Comité.

La aplicación del instrumento de investigación al CUEES Urabá se hizo de forma inicial a través de correos electrónicos enviados a 20 integrantes del Comité, elegidos así: cinco del sector académico, cinco del sector empresarial, cinco del sector estatal. La base de datos utilizada para elegir al azar a estas personas fue compartida con autorización de la secretaria técnica del CUEES, liderada por la División de Innovación de la Universidad de Antioquia, Seccional Urabá. Del primer envío solo se obtuvo una respuesta. Por lo que un segundo envío se hizo a través de la secretaria técnica del CUEES. En esa ocasión se sumaron tres personas más para responder el formulario y pese a que se compartió posteriormente por las redes sociales y cadenas de WhatsApp que hacen parte de los canales de comunicación de este Comité, no fue posible completar las 20 respuestas que se tenían previstas desde el diseño metodológico. Sin embargo, en abril de 2022 fue programada por el CUEES Urabá una de sus plenarias bimensuales con el tema Gobernanza del agua (ver imagen 5), de la cual fue posible participar de forma presencial. Aunque asistir a una de las plenarias en Urabá no

se contempló de forma inicial en la metodología de investigación, dicho espacio sirvió para que varios participantes de la plenaria diligenciaran la encuesta de forma física y también sirvió para comprender cómo era la dinámica de interacción y abordaje de los temas planteados.

Imagen 5: Invitación para participar de la plenaria bimensual del CUEES Urabá



Fuente: CUEES Urabá 2022²⁴.

A esta plenaria asistieron cerca de 50 personas para abordar una agenda concentrada en el recurso hídrico (ver fotografías 10: A, B, C, D). Entre las presentaciones que se compartieron, se consideraron temas como el Reto de la gestión del agua y el medio ambiente en el municipio de Arboletes, a cargo de Diana Estela Garrido, alcaldesa de este municipio. También se tuvo una tertulia para conocer la historia del acueducto en el departamento de Antioquia, a cargo de Empresas Públicas de Medellín. Otro tema abordado fue un conversatorio sobre experiencias de inclusión e innovación con el agua en el que participaron directivos de diferentes organizaciones como la Asociación de Municipios del Urabá antioqueño, ASOMURA, Fundación EPM y Aguas Regionales. Desde la Corporación

²⁴ Para ver las memorias de la plenaria 47 del CUEES Urabá se puede acceder a este enlace bit.ly/CUEES-Uraba-Plenaria-47

Ambiental de Urabá, CORPOURABÁ se intervino con la presentación Mirada Integral del Recurso Hídrico, se conversó sobre la protección y la gestión del agua. Desde la Universidad de Antioquia se abordó la temática Gobernanza del agua.

La intención con el abordaje de estas temáticas era culminar el espacio con la firma de intención en la Gobernanza del Agua en Urabá, en una iniciativa llamada Mesa Ampliada para la Gobernanza y la Gestión Integral del Agua, MAGIA (ver fotografías 11: A, B, C, D). Con esto, de forma simbólica en una gran lona, los integrantes del CUEES firmaron su compromiso para trabajar por el cuidado y preservación de recurso hídrico de la región, a partir de acciones como la planeación y gestión de proyectos, el conocimiento técnico y ambiental, la participación ciudadana, la apropiación social del conocimiento y la comunicación para la movilización social (CUEES Urabá, 2022).

Fotografías 10: Plenaria realizada el 21 de abril del 2022 en Arboletes

Espacio donde se abordaron asuntos relacionados al recurso hídrico de la región. **A:** asistencia general al evento con más de 50 participantes. **B:** Intervención de la Alcaldesa de Arboletes Diana Estela Garrido. **C:** Conversatorio de experiencias de inclusión e innovación con el agua. **D:** Conversatorio: Proteger el agua hoy y pensar la gestión del agua para mañana.



Fuente: Diana Grajales, 2022.

Fotografías 11: Firma para la conformación de MAGIA

A, B, C, D: Firma de compromiso para la conformación de la Mesa Ampliada para la Gobernanza y la Gestión Integral del Agua, MAGIA, realizada en la plenaria 47 del CUEES Capítulo Urabá, en Arboletes. Abril del 2022.



Fuente: Fotografía A: Diana Grajales, 2022. Fotografías B, C y D: CUEES Urabá, 2022.

Como resultado de la participación en la Plenaria 47 del CUEES Urabá, se obtuvieron 11 respuestas al instrumento de investigación, el cual fue diligenciado de forma física durante la participación del espacio presencial. De esta manera se conformó una muestra ilustrativa con 15 integrantes del Comité –teniendo en cuenta las 4 respuestas obtenidas de forma digital–. Con muestra ilustrativa se precisa que no es una muestra representativa que condicione la postura de pensamiento del Comité. La participación por cada estamento varió según lo planteado inicialmente. Se tuvo entonces que del sector empresarial respondieron tres actores; del sector estatal dos actores con roles de orden directivo y administrativo; del sector sociedad siete actores y del sector académico, tres actores, tal como se detalla a continuación en el gráfico 1.

Gráfico 1: Estamentos del CUEES Urabá al que pertenecen las personas participantes del cuestionario



Fuente: a partir de elaboración propia.

De los estamentos que diligenciaron en el instrumento de investigación, se contó con la participación de personas con roles directivos y administrativos en empresas que inciden en el desarrollo de la región, como es el caso de Unibán, Empresas Públicas de Medellín, la Universidad de Antioquia, entre otros. Ver la tabla 1 para conocer los perfiles de quienes participaron de la encuesta.

Tabla 1: Participantes del cuestionario.

Actor que representa en el CUEES	Cargo en la institución que representa	Nombre de la institución que representa
Empresa	Director	Apistograma
Empresa	Director Asuntos Institucionales	C.I UNIBAN S.A
Empresa	Comunicador	Empresas públicas de Medellín, EPM
Estado	Secretaria de Educación y Cultura	Alcaldía de Arboletes
Estado	Director	Asociación de Municipios del Urabá Antioqueño, Asomura
Sociedad	Actor cultural	Resguardo Indígena de Caimán Nuevo

Sociedad	Presidente	Mesa de trabajo de Acuíferos del Golfo de Urabá - Macura
Sociedad	NA	NA
Sociedad	Coordinadora Urabá	CCCM
Sociedad	NA	NA
Sociedad	Directora	Fundación Salvando Mares
Sociedad	Juez de paz	Junta de Acción Comunal
Universidad	Comunicadora Seccional Urabá	Universidad de Antioquia Seccional Urabá
Universidad	Director Seccional Urabá	Universidad de Antioquia
Universidad	Gestor CTi+E	Universidad de Antioquia

Fuente: elaboración propia.

Asimismo, se tuvo una amplia participación del sector sociedad, lo que implicó un aporte de un estamento que no es considerado en las demás experiencias –capítulos– CUEE en Antioquia. En Urabá, el estamento sociedad se convierte en una clara oportunidad de articulación intersectorial para abordar temáticas que tienen que ver con el desarrollo integral de la región y que considera la participación de la sociedad como vital a la hora de poner en marcha iniciativas o proyectos que buscan la competitividad del territorio.

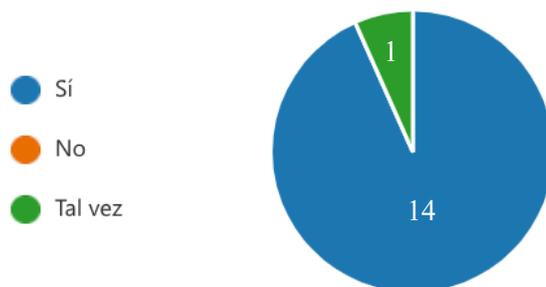
Las 15 respuestas obtenidas a partir de la aplicación del formulario de este proyecto de investigación (ver anexo 1), arrojaron información relacionada a la concepción que tienen del Comité al que hacen parte, de temas que tal vez parecieran comunes como el desarrollo, o el desarrollo portuario, a asuntos por los que ocasionalmente se les consulta como lo puede ser el de ambiente, riesgos y riesgos socioambientales en la región de Urabá a partir del desarrollo portuario. Al tener 15 personas que pertenecían a diferentes instituciones se encontraron nociones sobre los conceptos de la investigación, los cuales eran muy diferentes

las unas de las otras. A continuación, se presentan las concordancias y diferencias de acuerdo con los conceptos consultados en el formulario.

6.1 Incidencia del CUEES Urabá en el desarrollo de la región

El CUEES Urabá lleva funcionando en la región desde hace más de 10 años, sin embargo, al ser un Comité conformado de forma voluntaria, las instituciones deciden aportar al desarrollo de la región de manera articulada, a partir de la conformación de acuerdos, mesas ampliadas de trabajo, espacios de discusión para la toma de decisiones, etc. En ese sentido, al consultarles a estas 15 personas sobre si el CUEES Urabá incide en el desarrollo de la región, se obtuvo que la mayoría de respuestas fue afirmativa, tal como se puede apreciar en el gráfico 2.

Gráfico 2: Incidencia del CUEES Urabá en el desarrollo de la región



Fuente: elaboración propia.

La justificación a esta pregunta tuvo diferentes consideraciones. Desde el sector empresarial las respuestas estuvieron orientadas en indicar que el CUEES es un espacio de interacción que “genera confianza y moviliza para la integración, desarrollo de proyectos y políticas que inciden en las problemáticas de la región” (R1). También se considera que el Comité tiene un rol articulador entre empresarios, universidades y Estado, en la

materialización de proyectos de innovación que impactan el desarrollo socioeconómico de la región (R2 y R3). Además, la concepción del CUEES desde la perspectiva empresarial aborda asuntos relacionados con la articulación para la generación de proyectos innovadores que inciden positivamente en la realidad regional.

La concepción del estamento Estado apunta a señalar que el CUEES es un espacio de diálogo para la planificación estratégica del territorio. Para quienes respondieron a esta pregunta, el CUEES es un espacio que incide en la construcción social a partir de la generación de diálogos que apuntan a una planificación del territorio, la cual parte desde un pensamiento estratégico para el desarrollo de la región (R4 y R5).

Con el sector Sociedad se tuvo una variedad de consideraciones; desde las que no conocían los procesos que se implementan desde el comité (R6), y otras que claramente identificaron la incidencia del CUEES en el desarrollo de la región, afirmando que a partir de apuestas conjuntas se propende por el desarrollo planificado del territorio (R7, R10 y R11), así como la contribución de modelos de desarrollo de la región en articulación con los gobiernos departamentales y nacionales (R8). El estamento Sociedad, considera que el CUEES es un actor que fomenta el conocimiento en la comunidad. Teniendo en cuenta la diversidad de opiniones del estamento Sociedad, es posible inferir que el CUEES se considera como aquel que tiene apuestas cooperadas para el desarrollo planificado del territorio, de forma articulada con el Estado y que además es un comité que es portador del conocimiento regional.

Por su parte, el sector Universidad considera que este Comité es un espacio que genera diálogos y concertaciones de los sectores más importantes y determinantes para el Urabá, lo cual permite una construcción conjunta de planes y estrategias a favor de la población y el territorio (R13). Además, es concebido como un órgano consultivo para pensar, conectar y transformar el territorio a partir de la ciencia, la tecnología, la innovación y el emprendimiento (R14 y R15). Este actor tiene una concepción orientada hacia procesos de ciencia, tecnología e innovación, asuntos que se vinculan estrechamente con la academia.

Con esta primera pregunta fue posible identificar cómo los actores del CUEES Urabá se conciben dentro de este comité que está conformado de forma voluntaria. Puede notarse cierto grado de concordancia al afirmar que, a partir de una articulación intersectorial, se

incide en el desarrollo regional a partir de una perspectiva estratégica. Ahora, ¿cuáles son las acciones que materializan el aporte que hace el CUEES a la región?

Al indagar sobre este asunto, se encontró que el estamento empresarial considera varias acciones que sirven como ejemplo sobre cómo este Comité incide en el desarrollo de la región. En ese sentido se habla del Plan de Ciencia, Tecnología, Innovación y Emprendimiento –CTI+E–, (R1, R2 y R3), el cual es un documento que se configura como una hoja de ruta sobre la cual los integrantes del CUEES Urabá, “piensan, conectan y transforman el territorio, fomentando, generando y aplicando nuevo conocimiento” (CTI+E 2032). Otras acciones que se mencionan dentro de este estamento, que inciden en el desarrollo regional, tiene que ver con la creación de espacios de diálogo y divulgación sobre las buenas prácticas (R1).

Así mismo lo considera el estamento estatal al afirmar que el CUEES Urabá incide en el desarrollo de la región, a partir de la generación de los espacios de diálogo (R4 y R5). Desde el sector social consideran que el aporte consiste en la planificación armónica y concertada de acciones de gobernanza (R7, R9 y R11); la realización de eventos que articulan entidades departamentales y nacionales, la formación de líderes (R8); procesos de gestión del conocimiento (R11 y R12). En lo que respecta a la generación del conocimiento hay una relación frente a lo que Morales-Gualdrón & Giraldo, (2015) y CUEE Antioquia (*s.f.*) mencionan en cuanto a este tipo de relacionamiento, en tanto son espacios de interacción que buscan la generación de conocimiento socialmente útil, que para este caso se da a partir de la innovación que resulta entre el conocimiento académico y el potencial de implementación que proporciona el sector empresarial.

El actor universitario, para este caso considera que el aporte que hace el CUEES Urabá, el cual permite la incidencia en el desarrollo regional tiene que ver con la creación de agendas de trabajo en temas de CTI+e (R13, R15). Nuevamente aparece la noción de diálogo entre diferentes actores (R13, R14), así como en la participación en las estrategias de planeación de la región (R13). Para el Comité es claro que, a partir de su interlocución, se generan prácticas y acciones que inciden en el desarrollo de Urabá.

Fue recurrente encontrar en las respuestas denominaciones sobre CTI+e, que están relacionadas con ciencia, tecnología e innovación, así como la gestión del conocimiento. Los

planes de CTI+e son documentos que se alinean justamente a los planes de desarrollo nacional y departamental para fomentar el desarrollo de los territorios a partir de sus capacidades y potencialidades. Esto lo refuerza la Política de Ciencia, Tecnología e Innovación que está en marcha en Colombia y que está avalada por el Conpes 2021-2030. Otros términos asociados a las acciones que implementa el CUEES Urabá para el desarrollo del territorio fueron: la articulación, diálogo y socialización de propuestas comunes.

En lo que tiene que ver con el desarrollo portuario como un asunto de interés para el CUEES Urabá, los diferentes estamentos expresaron sus consideraciones, las cuales posibilitaron identificar cuál de los cuatro actores tiene mayor claridad sobre este asunto y qué tan importante es el tema para el Comité. Surgieron también ideas muy generales sobre este tipo de desarrollo, que no implicaron una profundidad en el desarrollo de las ideas expresadas en sus respuestas.

En el caso del estamento empresa, éste considera que a partir de la ubicación estratégica de Urabá, existen grandes posibilidades de que la región se convierta en un gran hub²⁵ portuario en el país, “lo que implica identificar retos y oportunidades para el beneficio de sus habitantes” (R1). Este estamento también manifiesta que la región es un lugar que tiene brechas sociales, así como necesidades insatisfechas, pero a pesar de ello cuenta con potencialidades para fortalecer sectores como “la agroindustria, las energías renovables no convencionales, el turismo, el establecimiento de la industria ligera y pesada y que para ello los puertos se convierten en un detonante fundamental para materializar temas claves para el desarrollo de la región” (R2). Otra consideración se relaciona con la generación de nuevas dinámicas sociales, culturales, económicas y ambientales (R3) que surgen a partir del desarrollo portuario. Con estas respuestas se puede identificar una tendencia positiva en tanto consideran al desarrollo portuario como un detonante para el desarrollo en la región, que posibilita oportunidades para disminuir brechas sociales y para poner sobre el mapa del comercio mundial a Urabá.

²⁵ Los hubs marítimos son nudos de redes que albergan a los navíos-madre, los cuales son los que “alimentan” a las embarcaciones tipo portacontenedores de una talla media. Esto implica la conformación de unas dinámicas en la logística portuaria y dependiendo de su alcance hay cambios en la valorización de las instalaciones portuarias (González, 2018).

Por otro lado, desde el estamento estatal, se considera que los puertos generan nuevas dinámicas sociales, lo que implica a la región la necesidad de replantearse otras realidades (R4). Al igual que el estamento empresarial, consideran que los puertos pueden ser detonantes del desarrollo social y económico (R5). Con lo anterior, se puede percibir que estos actores conciben al desarrollo portuario como provocadores del cambio social que a su vez implicará nuevas dinámicas sociales y económicas para la región, sin embargo, no especifican en qué situaciones puntualmente. Esta postura da cuenta de un discurso propio del Estado, el cual atribuye beneficios en diferentes ámbitos a los proyectos de desarrollo.

Para el estamento sociedad, las consideraciones respecto al desarrollo portuario indican que estos proyectos impactan directamente a los componentes sociales, políticos y económicos de la región, por lo que tienen una incidencia directa sobre la demanda de los recursos naturales, es decir, demanda ambiental (R7). Este estamento considera que el tema es de interés para el Comité en tanto en este espacio se posibilita la socialización de información sobre amenazas y oportunidades que podría recibir la región a partir de este tipo de desarrollo (R8). Otra consideración habla sobre la posibilidad de tener varias miradas sobre el desarrollo portuario (R9 y R12), pues se constituyen en obras de interés y beneficio público (R12). De la diversidad de opiniones del estamento sociedad que participó del instrumento de investigación, se puede observar que éste tipo de desarrollo genera la idea de tener cambios sociales, que a su vez inciden sobre los asuntos naturales y que por lo tanto hablar sobre esta temática que transforma a la región resulta un tema de discusión pertinente para el Comité.

En cuanto a la opinión del estamento universitario, se encontró una postura que se acerca a identificar el CUEES como un espacio ideal para la socialización de temáticas relacionadas al desarrollo portuario, en tanto son temas que inciden en todos los sectores de la región. En ese sentido el CUEES como instancia que piensa, conecta y transforma el territorio es un aliado importante para la apropiación y el establecimiento de hojas de ruta que faciliten la inmersión de diferentes entidades públicas y privadas en este desarrollo (R13, y R14). Además, desde el Comité se pueden coordinar actores bajo criterios de sostenibilidad y desarrollo (R15), debido a que allí participan personas que hacen parte del orden directivo de empresas, instituciones, y organizaciones que trabajan por el desarrollo de la región.

6.2 ¿Qué piensan los integrantes del CUEES Urabá sobre el desarrollo?

Al indagar por este concepto se encontraron diferentes opiniones que apuntaron hacia definiciones como el desarrollo humano, el desarrollo social y desarrollo económico. A partir de las nociones de desarrollo que emergieron con esta pregunta, se pudo identificar la tendencia que hay en cuanto se concibe al desarrollo en general como algo que beneficia a la humanidad. A continuación, se mencionan cuáles son aquellas nociones de este concepto que tienen los integrantes del CUEES capítulo Urabá.

El desarrollo desde la visión del estamento empresarial es un proceso de construcción de mejores condiciones de vida para los habitantes de un territorio que se da a partir de proyectos (R1). Este concepto también es concebido como un proceso constante, retador y complejo, implementado por los actores del territorio, mediante la formulación y puesta en marcha de estrategias colectivas cuyo propósito consiste en mejorar la calidad de vida de la comunidad a partir de los diferentes sectores y dimensiones del territorio (R2). El desarrollo es, además, el encuentro de capacidades económicas, sociales y culturales que permitan el crecimiento de los territorios (R3). Estas tres concepciones sobre desarrollo se acercan a definiciones teóricas como la de desarrollo económico, como narrativa, régimen de conocimiento, verdad y poder, que promete progreso y civilización a partir del crecimiento económico (Svampa, 2012; Gudynas, 2014). También puede identificarse una tendencia al concepto de desarrollo humano el cual habla de mejorar la calidad de vida de las personas a partir de proyectos de desarrollo. En general se percibe que la concepción sobre desarrollo está orientada hacia el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas para las personas.

Para los actores que representan al estamento Estado, el desarrollo debe basarse en lo humano, donde lo primordial es la generación de bienestar para las personas, así como la satisfacción de necesidades básicas (R4). Ello permite un proceso de construcción social, económico, empresarial, impulsado por la interacción multisensorial (R5). Estas dos posturas están asociadas a una visión de desarrollo humano, y a la vez de desarrollo económico. La postura de este estamento se asocia a un discurso naturalizado desde el Estado, al atribuir beneficios sociales a partir de los proyectos de desarrollo que se llevan a cabo en el territorio.

En cuanto al actor sociedad del Comité, éste considera que el desarrollo debe beneficiar a los habitantes de la región la cual se caracteriza por tener corrupción en los procesos de desarrollo (R6). También se tienen concepciones relacionadas al desarrollo económico, desde el cual se habla como el crecimiento continuo y sostenido de la capacidad de un país o región para generar riqueza, así como para mantener e incrementar su capital financiero. A partir de lo anterior aparece la posibilidad de ofrecer a los ciudadanos niveles de prosperidad y bienestar (R8). De otro lado, el desarrollo se entiende como aquel proceso que satisface las necesidades presentes sin agotar la base que las sustenta (R7) y el cual da la posibilidad de vivir bien de los humanos a partir de su cosmovisión en armonía con el entorno natural (R9). Desarrollo es lo que posibilita el crecimiento integral y sostenible de las comunidades en su territorio, teniendo en cuenta las realidades del mismo (R11), que puede darse por las políticas gubernamentales o no – las cuales dan las directrices para entender el presente y planear el futuro (R10). Desarrollo es la posibilidad de avanzar en el mejoramiento de la calidad de vida (R12).

De acuerdo a las concepciones anteriormente enunciadas, se puede encontrar una gran variedad de nociones sobre desarrollo que corresponden a las diferentes teorías que han sustentado este concepto en la sociedad. Por ejemplo, al hablar sobre desarrollo económico desde la noción de crecimiento, se está hablando sobre las teorías mencionadas por Svampa (2012) y Gudynas (2014). En lo que respecta a la noción de satisfacer las necesidades de las personas sin agotar las bases que lo sustentan, se está mencionando una idea relacionada al desarrollo sostenible, entendido como el proceso mediante el cual se preservan recursos naturales y se protege el medio ambiente en beneficio de las generaciones presentes y futuras y el cual fue mencionado en 1972 por la ONU. También se mencionan nociones relacionadas con el buen vivir, y con la cosmogonía lo cual puede relacionarse con las teorías del desarrollo emprendidas por (Escobar, (2017), Gudynas (2011)). De acuerdo a lo anterior, se encuentra una gama amplia de nociones de desarrollo entre cada uno de los integrantes que representan el estamento sociedad. Y esta diversidad de concepciones puede darse a partir de las construcciones sociales que hayan surgido en los entornos laborales o personales, e incluso de formación académica que hayan tenido previamente.

Por su lado, el estamento universitario del CUEES Urabá, considera que el desarrollo es un "proceso de evolución que conduce al mejoramiento de las condiciones de vida de una comunidad o población en diferentes ámbitos: educación, salud, empleo entre otras" (R13). También es aquella transformación positiva, coherente y permanente de una persona o un territorio, sin daño a otra persona o territorio (R14). Palabras como progreso y emancipación (R15) también se incluyen en la concepción del actor universidad. Estas tres nociones de desarrollo se atribuyen a corrientes teóricas como por ejemplo la del desarrollo humano que habla del desarrollo de las condiciones de vida, o el desarrollo económico que habla del progreso.

6.2.1 Concepciones y definiciones de desarrollo portuario en el CUEES Urabá.

En línea con el concepto de desarrollo, el desarrollo portuario para el CUEES Urabá, resultó ser un tema que abarca asuntos relacionados al crecimiento económico principalmente. Otros atributos como la planeación de infraestructura, detonación de empleo para los habitantes de la región o las ventajas económicas por la ubicación geográfica de Urabá, fueron mencionados por los diferentes estamentos para esta pregunta.

El sector empresarial considera al desarrollo portuario como la apropiación de oportunidades geoestratégicas de Urabá, que permite la dinamización de economías asociadas al comercio exterior, la generación de empleo calificado y especializado y mejores oportunidades para los habitantes del territorio (R1). Se considera también como la mejora en el sistema portuario ya existente, producto de la planificación de la infraestructura, que mejora los estándares de servicio y competitividad en general (R2). Este tipo de desarrollo se concibe también como el que tiene capacidades logísticas al servicio del comercio y los productores nacionales (R3). De acuerdo a lo anterior, se encuentra una postura que concuerda entre las tres personas que representan al estamento empresarial y hay claridad frente a la tendencia del desarrollo portuario como aquella que busca mejorar los servicios de competitividad y logística para vincularse con asuntos relacionados al comercio nacional e internacional.

El estamento estatal concibe a este tipo de desarrollo como el que está enfocado en la creación de industria que, bien administrada, puede generar empleos y dinamizar la economía de la región (R4). En las respuestas obtenidas se advierte que, si no se trabaja de la mano de lo social, el desarrollo portuario “puede crear graves problemas sociales como ya hay evidencias en otros territorios” (R4). El desarrollo portuario también es concebido como la interacción planificada del servicio portuario en un territorio (R5). A partir de las respuestas anteriores, es posible identificar que la concepción sobre desarrollo portuario por el lado del estamento estatal está marcada por definiciones muy generalizadas sin entrar a profundidad en el significado de las mismas.

Las concepciones de desarrollo portuario en el actor sociedad, contemplan ideas como que éste es una apuesta para el crecimiento económico/social/ambiental a partir de la creación de los puertos (R7). El desarrollo portuario es también un aspecto importante en el mundo moderno, pues posibilita la movilidad; “un puerto conecta un territorio con el mundo” (R10). El desarrollo portuario también es visto como aquel que posibilita mejorar la calidad de vida de una comunidad (R12) al generar intercambio comercial con otros países. Así mismo se concibe como un proceso de mejoramiento de las condiciones portuarias, desde lo estructural, legal, entre otros (R11) y la responsabilidad de este tipo de desarrollo se le atribuye a las autoridades portuarias las cuales tienen la capacidad de obrar desde sus capacidades jurídicas para gestionar y administrar los puertos (R8). Estas consideraciones contienen diferentes matices sobre un tipo de desarrollo que incide de muchas maneras y sobre muchos actores en una sociedad. A partir de estas diferentes definiciones, se percibe que es un tema no tan ajeno a la teoría que acompaña al concepto, desde la modernización, la cual permite que estos dispositivos del desarrollo incentiven la economía a diferentes escalas.

Para el estamento universitario el desarrollo portuario es aquel que permite avances sociales y territoriales, a partir de la construcción de este tipo de dispositivos del desarrollo (R13). Lo es también la instalación de un sistema portuario en un territorio que conecta diversos sectores en torno a dinámicas de importación y exportación; es decir, infraestructura para la competitividad (R14). Otra concepción acerca del desarrollo portuario es aquella que tiene que ver como “aquel eslabón de una larga cadena de estructuras (económicas, Marx) y

de infraestructura (vías, vivienda, servicios públicos)” (R15). Estas tres respuestas mencionan aspectos importantes en el marco de la teoría de la modernización, en tanto se justifican obras para el desarrollo con el fin de avanzar, conectar a las dinámicas económicas mundiales de una forma competitiva.

El desarrollo portuario es concebido de diferentes maneras por los estamentos del CUEES que participaron de la encuesta. Las nociones sobre este asunto, son diversas y puede observarse que cada integrante del Comité tiene consideraciones sobre el desarrollo portuario que se acercan a definiciones teóricas planeadas previamente en esta investigación. Ahora, ¿cómo incide este tipo de desarrollo en la región? Para el actor empresarial el beneficio se asocia a la dinamización de la economía a partir del comercio exterior (R1 y R3), también con la posibilidad de conexión vial de Urabá con el resto de país, lo cual fomenta el turismo, mejores oportunidades para que Urabá sea priorizada dentro de los planes y la realización proyectos que la población puede aprovechar (R1). También se considera que el desarrollo portuario materializa sectores como la agroindustria y la industria liviana, lo que genera empleo (R2 y R3) y a su vez aumento del PIB (R2). Este tipo de desarrollo incide de forma indirecta a la mejora de los servicios públicos, así como a los estándares de salud, de seguridad y de educación (R2). Estas nociones de desarrollo se asemejan a las promesas de los planes de desarrollo. Es decir, aquellas premisas que se incluyen en los documentos de planeación donde se priorizan unas metas que incidirán en el beneficio de la región y sus pobladores, pues el desarrollo económico supone beneficios sociales y territoriales.

Con ideas similares al estamento empresarial, el estamento estatal considera que los beneficios del desarrollo portuario en la región se dan a partir de la generación de industrias y nuevos empleos, así como en el aumento de exportaciones de productos de la región (R4). Desde lo laboral, el desarrollo portuario motiva a la acción de infinitas capacidades de talento humano regional, así como el que llegará a la región (R5). Nuevamente aparecen nociones de las teorías de desarrollo económico como las de desarrollo humano.

Para el sector social el desarrollo portuario debe beneficiar al sector bananero –de pequeñas y medianas empresas–, y supone el mejoramiento de su calidad de vida ya que el actual sistema portuario en Urabá ofrece beneficios principalmente a las grandes bananeras (R6). El desarrollo portuario para Urabá significa la oportunidad en “la creación de

oportunidades laborales, sociales, amarrada a los procesos de ordenamiento territorial” (R8), así como la consecución de regalías para el municipio donde se desarrolle el puerto (R8). El desarrollo portuario podrá visibilizar a la región como una solución de requerimientos logísticos, que deben ejecutarse en armonía con la diversidad ambiental y los sujetos que habitan actualmente el territorio (R9). También implica beneficios en tanto “visibilizará a la región gracias a su ubicación geoestratégica, lo que permitirá establecer rutas comerciales para hacer de Urabá un punto de partida y de llegada (R10), “aperturando” la región hacia el mundo” (R11) y posibilitará el intercambio en la comercialización de lo que se produce en el territorio con lo que se produce en otros países (R12). Estas nociones sobre los beneficios que trae el desarrollo portuario en la región, tienen ideas que vinculan este tipo de desarrollo a escenarios y a actores más reales que se mencionan, como los productores bananeros. Es decir que el actor sociedad del Comité percibe de manera más cercana qué tipo de beneficios y ventajas pueden emerger y no mencionan beneficios generales que hacen parte de otras posturas más institucionales. También es posible identificar cómo a partir de la actividad portuaria podrían aparecer incrementos en la economía para la región, lo que se conecta con la idea de desarrollo económico a mayor producción mayor capital

Finalmente, el estamento universitario que conforma el CUEES Urabá, considera que en la actualidad hay puertos en la región que operan “bajo mecanismos poco tecnificados, por lo que el desarrollo portuario debería conectarse con la dinámica económica y social del territorio, incidiendo en un verdadero desarrollo” (R14). Entonces este tipo de desarrollo detona reconversión y especialización económica para lograr trabajos con mayor plusvalía (R15) y será un punto potencial de importación y exportación, logrando altos niveles de desarrollo y aportando a la comercialización de productos de la región. A nivel nacional, sería un factor determinante para el crecimiento económico y comercial (R13). Estas respuestas ponen al desarrollo portuario en términos similares a los de los demás estamentos y le atribuyen dinamización económica y desarrollo para la región a partir de la comercialización de productos.

Al indagar sobre el beneficio del desarrollo portuario en la región, se consultó sobre la pertinencia de construir tres puertos en la región. En respuesta los participantes manifiestan que están en acuerdo o en desacuerdo como lo expone la gráfica 3:

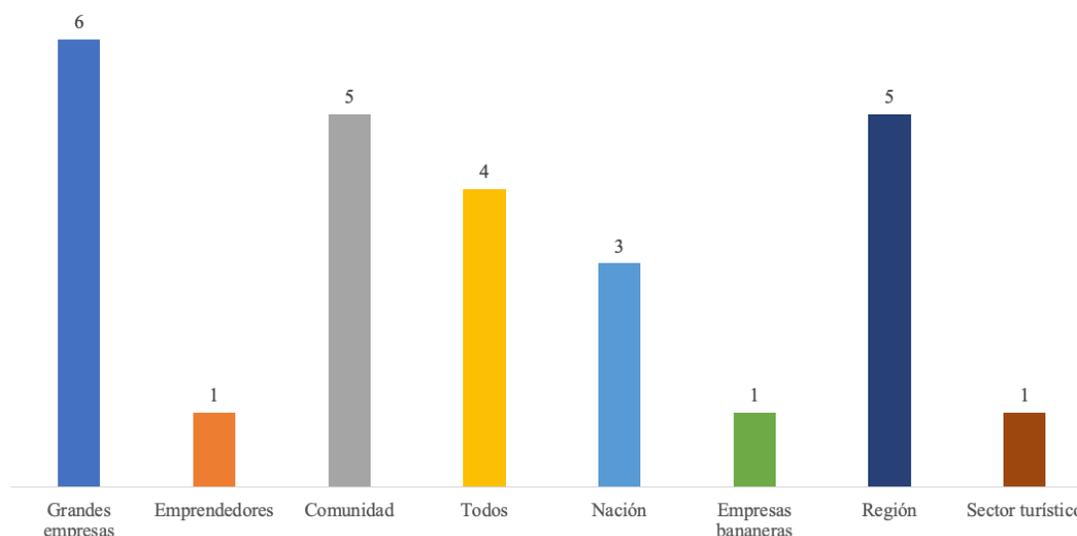
Gráfica 3: ¿El desarrollo portuario beneficia a Urabá?



Fuente: A partir de elaboración propia

Esta respuesta evidencia que más de la mitad de los integrantes del CUEE, independientemente del actor que represente en la sociedad ve conveniente la instalación de proyectos portuarios en el Golfo, donde no solo hay presencia de uno, sino de tres proyectos de infraestructura de este tipo que modificarán drásticamente las prácticas sociales, culturales y principalmente económicas que se desarrollan en la región. En ese sentido, se pudo identificar cuáles son los sectores que se beneficiarían con la puesta en marcha de las megaobras portuarias en Urabá, tal como se aprecia en la gráfica 4 es posible identificar la tendencia sobre quienes en la sociedad pueden verse beneficiados a partir de la dinamización económica que surge con la actividad portuaria.

Gráfica 4: Actores que se benefician del desarrollo portuario



Fuente: elaboración propia.

La noción sobre a quién beneficia el desarrollo portuario en la región de Urabá está relacionada con lo que se había indagado previamente en el capítulo 3 de esta investigación en tanto que son las industrias las principales beneficiarias y movilizadoras de la economía. También se menciona a los emprendedores quienes podrán visibilizar sus productos, pero con esto habría que revisar las políticas de desarrollo económico que eventualmente se tengan que incorporar para garantizar que a partir del desarrollo portuario haya cabida de economías locales. Si bien la intención de la pregunta consistió en identificar a los actores beneficiados a partir del desarrollo portuario, también sería interesante indagar por quienes no beneficia el desarrollo portuario, y con ello posiblemente identificar de manera más directa personas o situaciones que estarían exentas de recibir los supuestos beneficios para la región.

6.3 Cómo el CUEES Urabá define el concepto de riesgo

Resulta interesante observar que a diferencia de los conceptos de desarrollo, desarrollo portuario o concepciones sobre la importancia del trabajo que realiza el CUEES

en la región de Urabá, el concepto de riesgo se situó desde una perspectiva personal, es decir que las respuestas traspasaron el rol institucional de cada estamento y también tuvieron en cuenta el ámbito subjetivo, a excepción del estamento estatal, que tuvo una postura más objetiva desde su rol. Aquí las nociones sobre riesgo abarcaron ideas sobre afectaciones, probabilidades, amenazas, vulnerabilidad, entre otros. A continuación, se muestra cómo es concebido este concepto.

Para el estamento empresarial el riesgo es aquel que genera condiciones que pueden afectar directa o indirectamente la sostenibilidad de una iniciativa o proyecto (R1). También lo es la combinación de la probabilidad de producirse un evento con consecuencias negativas y los factores que lo explican son la amenaza y la vulnerabilidad (R2). Riesgo es aquella situación, previsible o no, que puede cambiar los planes (R3). Con estas tres nociones de riesgo es posible identificar una tendencia en la concepción de riesgo como aquella circunstancia que de forma negativa afecta la planeación de una iniciativa y como consecuencia genera amenaza y vulnerabilidad.

El actor estatal considera al riesgo desde una perspectiva ambiental, en el sentido de concebirlo como la posible contaminación ambiental de los espacios ambientales donde se ejecutarán los proyectos, refiriéndose a los proyectos portuarios. Y desde lo social, el riesgo se concibe como los traumas en la construcción que generan estas intervenciones – refiriéndose a la construcción de obras portuarias– (R4). Estos proyectos de gran envergadura deberán considerar la sostenibilidad social y ambiental, el no hacerlo tendrá consecuencias negativas en el territorio (R5). Estas tres respuestas muestran una postura frente al riesgo como aquello externo que incide y afecta una realidad territorial, un espacio y una población. Y que, para evitarlo, el desarrollo de los puertos deberá considerar aspectos de sostenibilidad, conceptos abordados por autores como Svampa (2012) y Gudynas (2014).

Desde el ámbito social del CUEES Urabá, el riesgo se concibe como aquella probabilidad que existe al materializarse una amenaza (R7) y está compuesto por amenaza y vulnerabilidad (R8, R9). Riesgo también es visto como aquellas acciones antrópicas y/o naturales planeadas o fortuitas que afrontan directamente en el desequilibrio en la sociedad y en el medioambiente (R10). En relación al riesgo producto del desarrollo portuario, este estamento considera como riesgoso el asunto de retribución –a manera de regalías– que, al

ser mal destinadas o no recibidas, se podría llegar a experimentar una realidad como lo que vive el Puerto de Buenaventura, “que a pesar de tantos ingresos pero no vemos inversiones” (R6). Otro riesgo asociado al desarrollo portuario puede ser “que no estemos preparados para el cambio ni en lo laboral ni en lo social” (R12). Estas diferentes posturas muestran cómo el concepto de riesgo es relacionado como algo exógeno, en tanto es provocado por circunstancias externas. También cómo éste es el resultado de la actividad humana en los entornos naturales y también en procesos sociales a partir del mal manejo de recursos económicos que repercuten en generar vulnerabilidad a las personas que requieren de dichos recursos.

Para el actor universitario riesgo es aquel que implica una probabilidad de que ocurra algo negativo (R13, R14, R15). Una noción directa frente a un concepto que genera diversos puntos de vista y que sirve para poner en evidencia efectos negativos que pueden emerger a partir del desarrollo portuario en la región. Se percibe una descripción básica sobre riesgo en el estamento universitario, tal vez porque al momento de diligenciar la encuesta no se contaba con el suficiente tiempo o porque tal vez no se optó por ampliar la información en tanto no se especificó riesgo en cuanto a algún aspecto en particular.

El instrumento de investigación indagó sobre si un riesgo se puede prevenir (ver gráfico 5). Sólo una persona consideró que no es posible prevenirlo, sin embargo, la mayoría de la muestra participante piensa que efectivamente puede prevenirse a partir de acciones concretas.

Gráfica 5: ¿Un riesgo se previene?



Fuente: Elaboración propia

La justificación a esta respuesta que se obtuvo desde el estamento empresarial consiste en que los riesgos se puede prevenir al desarrollar estudios integrales que los tengan en cuenta y que a partir de allí se puedan construir planes de manejo para su minimización (R1). También consideran que fomentar la participación ciudadana puede ser una oportunidad para prevenir el riesgo, por ejemplo, al “consultar con todos los actores cómo los afectan las acciones de un proyecto y usar la academia para analizar la información” (R2). Este estamento expresa que hay cuatro gestiones relevantes a la hora de prevenir un riesgo, y son implementar medidas para reducir el riesgo; medidas enfocadas en evitar el riesgo; medidas para compartir el riesgo; conservación del riesgo (R3).

Esto último relacionado más hacia la gestión del riesgo a partir del desarrollo de proyectos, que desde las nociones teóricas del riesgo incluidas en esta investigación, las cuales consideran el riesgo como un fenómeno causado por actividades humanas que pueden poner en vulnerabilidad la vida y que a partir de allí son actividades que no son necesarias.

Desde el estamento estatal se menciona que es posible prevenir los riesgos a partir de la planificación para la ejecución de proyectos (R4). También se pueden prevenir a partir de “estudios, diagnósticos, experiencias comunes, hechos en otras latitudes” (R5). Estas dos respuestas suponen la concepción de riesgo desde un componente de planeación, el cual los identifica, y a partir de diferentes acciones los puede prevenir.

A partir de las consideraciones del sector social, el riesgo es algo que se puede prevenir a partir de la planificación (R7), “tomando las medidas correctivas, protocolos de riesgos asociados a la prevención, utilizando mecanismo de simulacros” (R8), identificando los focos de amenaza y “aumentar la capacidad para disminuir la vulnerabilidad” (R9).

Este estamento habla que es posible prevenirlos “a partir de estudios de impacto que permitan prever los posibles riesgos que puedan suceder para emprender acciones de mitigación” (R12). Esta última noción de riesgo se relaciona con la comunicación del riesgo, incluida por Luhuman (1990) en *la Sociología del riesgo*, donde es claro que el conocimiento del mismo permite tener un llamado a la acción por parte de los actores sociales. Otras nociones de prevención de riesgos ponen la mirada desde una perspectiva más compleja, por ejemplo, afirman que “la naturaleza es impredecible” (R10), es decir que atribuyen riesgo a la naturaleza y no a las acciones antrópicas que afectan a la naturaleza y en consecuencia a

las poblaciones humanas. Este estamento considera que "las acciones del hombre cambian para bien o para mal las dinámicas de la misma. Con ello se previenen riesgos en la medida en que haya respeto con nuestras intervenciones" (R10). También se señala que, para prevenir un riesgo económico, se debe alertar sobre la corrupción política (R6) que puede suscitarse a partir del desarrollo portuario en Urabá. Esta última idea, la de riesgo económico, surge a raíz del contexto de corrupción estatal en Urabá que ha significado situaciones de inequidad para sus habitantes.

Para esta pregunta, el estamento universitario considera que un riesgo se puede prevenir a partir de la planeación que contemple todas las posibilidades y con ello la posibilidad de creación de una ruta o un esquema que permita dirigir acciones para minimizar la situación de riesgo (R13), o mitigación del mismo (R14, R15). La diversidad de consideraciones sobre cómo se previene un riesgo da una idea sobre una postura que acepta los riesgos, en tanto se priorizan acciones para mitigarlos. No se encontró una postura que marcara una tendencia de evitar cualquier acción que pusiera en riesgo la vida. En ese sentido resulta interesante identificar cómo estas respuestas se acomodan a lo que se conoce como gestión del riesgo, pero no hay un conocimiento profundo en cuanto a lo que este concepto en sí significa. Se percibe como algo ajeno que ocurre, por un factor externo, pero no se parte de la acción propia para evitar acciones de riesgo.

Sin embargo, al indagar sobre cuáles serían los actores en la sociedad responsables en prevenir los riesgos, aparece en diferentes respuestas la consideración de *todos estamos llamados a prevenirlos* (ver imagen 6). También hay tendencia en atribuir la responsabilidad al actor estatal, como garante de la seguridad de los habitantes.

Imagen 6: Actores sociales que previenen los riesgos

Todos
Estado
Empresas
Comunicadores
Veedores ciudadanos

Fuente: elaboración propia.

A partir de la imagen anterior es posible identificar aquellos actores que están llamados a realizar acciones para la no ocurrencia del riesgo, donde aparece de mayor a menor tamaño la recurrencia en identificar a los actores que deben prevenir los riesgos. Si bien en muchas de las respuestas se indicó a *todos* como el universo responsable para evitar riesgos, también se señalaron actores clave como colectivos sociales, la sociedad civil, quienes al igual que el Estado o las empresas, hacen parte de una sociedad y sus acciones también son importantes en la toma de decisiones.

6.3.1 Distribución geográfica del riesgo en Urabá

En lo concerniente a la distribución geográfica del riesgo en Urabá, los integrantes del CUEES respondieron indicando que se relaciona a un asunto del territorio básicamente.

Las ideas expresadas fueron ampliadas a otros contextos donde no se habló necesariamente de desarrollo portuario, pero sí del riesgo a partir del uso del espacio físico y cómo, dependiendo de ese uso, hay poblaciones humanas que pueden verse afectadas. El estamento universitario relacionó directamente esta pregunta con las implicaciones del desarrollo industrial.

El sector empresarial considera que “cada territorio tiene sus propios riesgos y su peso específico, según las condiciones puntuales” (R2) y que éste es mayor en algunos lugares específicos (R3). Por su parte el sector estatal considera que el riesgo se distribuye geográficamente en zonas donde el riesgo es potencialmente mayor, que en otros espacios (R4); también es un riesgo “que nos afecta a todos” (R5). Estos dos estamentos mencionan aspectos muy relativos en cuanto a la distribución geográfica del riesgo, pero no lo asumen directamente con actividades industriales que puedan incidir sobre poblaciones humanas en entornos vulnerables.

Por su parte el sector sociedad afirma que la distribución geográfica del riesgo ocurre cuando se afecta un territorio en general y no a un punto específico (R7). También consideran que acorde a la ubicación geográfica, sus características y condiciones sociales, se está más o menos vulnerable a un riesgo específico (R9 y R10). Al alterar los territorios emerge la distribución de riesgo que se relaciona con aspectos de la ordenación territorial (R8). En esta pregunta hubo varios actores del estamento sociedad que no dieron respuesta. Sin embargo, con las que se aportaron en el formulario se puede percibir que hay concepciones sobre distribución de riesgo que son ambiguas, que obedecen más hacia la condición natural de un espacio geográfico, que al hecho de identificar los riesgos en un espacio específico donde esté instalado un dispositivo del desarrollo con atributos industriales.

Para el estamento universitario, la pregunta planteada sobre distribución geográfica del riesgo quiere decir que geográficamente se prevé cuáles son las zonas que tendrán mayor afectación en la construcción y puesta en marcha de los diferentes puertos (R13), y esto es porque una región como Urabá, se sigue priorizando el desarrollo de las industrias y no a la población que depende y cuida los recursos naturales (R13). También considera que los hechos que materializan riesgos son localizados, territorializados, no son abstracciones (R15). Además, que el riesgo se distribuye entre todos los territorios (R14). Con estas

consideraciones es posible identificar en el estamento universitario tiene una conciencia sobre aquellas circunstancias que pueden incidir en los territorios y personas cercanas a los lugares donde se tendrán proyectos de desarrollo portuario.

En el marco teórico de esta investigación se habló sobre distribución geográfica del riesgo como aquello que ocurre a partir de las actividades industriales. Para conocer las concepciones sobre cómo se distribuye el riesgo en una región como Urabá, se incluyó esta pregunta en el cuestionario. Ante este cuestionamiento surgieron ideas más puntuales que mencionaron de forma directa las realidades históricas de la región — las cuales se mencionaron en el subcapítulo 1.3—. Por ejemplo, desde el sector empresarial se considera que en la región hay zonas con mayores riesgos de todos los niveles (R3) y que además en la región de Urabá el riesgo se distribuye de manera permanente. En ese sentido se afirma que

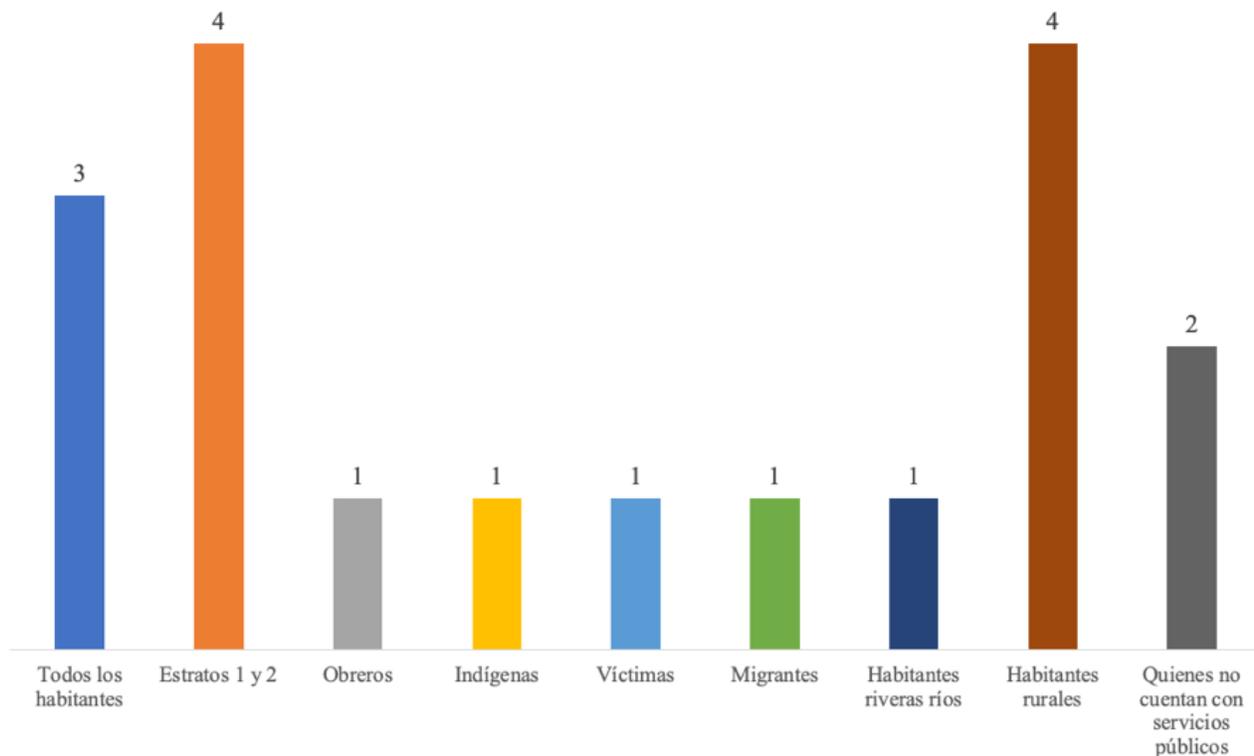
con la gestión de los riesgos del impacto del cambio climático, de los riesgos de origen natural, de orden público y seguridad regional, de la no prestación de los servicios públicos, del impacto de la no gestión adecuada de los servicios sociales, de la corrupción, de la deficiente gestión institucional y planes de desarrollo local, de los retos de articulación regional, etc. (R1).

Con estas dos consideraciones se identifica una noción sobre distribución de riesgo en Urabá que tiene que ver con su contexto histórico, con sus características o atributos naturales y con las consecuencias a partir de prácticas nocivas para el bienestar de la sociedad. Desde el ámbito estatal se considera que Urabá es una región geográficamente parecida, es decir que tiene unas características similares en su territorio. Sin embargo, en el eje – bananero– hay más riesgos por su alta concentración industrial (R4). La distribución del riesgo en la región también aparece a partir de las “experiencias vividas en lo que tenemos hoy” (R5), lo que supone la relación que esta persona hace con el contexto de conflicto que ha vivido el territorio. Con estas dos últimas consideraciones se puede entender que los riesgos por concentración industrial tienen que ver con aquellas consecuencias derivadas de la industria bananera y que, a partir del contexto histórico de desigualdad social, toda la región es susceptible a estar en riesgo.

El estamento sociedad considera que en el Urabá el riesgo se distribuye, por ejemplo, “cuando la afectación que se genera en la Serranía de Abibe afecta a las zonas bajas y los humedales del Río León” (R7). Lo anterior puede generar riesgo en lugares cercanos a los ríos es donde algunas personas (en condiciones sociales complejas como la pobreza eligen construir sus viviendas) esto aumenta su vulnerabilidad (R9). Las zonas más afectadas (por un riesgo) se ubican de manera estratégica en la geografía, según la concentración de la población (R11). Dentro de este estamento también se considera que los temas de riesgos y amenazas de vulnerabilidad ambiental, son puestos de lupa en la región, aun mas en los procesos de ordenamiento territorial, donde “se tiene mucha teoría, pero en la práctica no hay nada” (R8).

Desde el estamento universitario se considera que “un riesgo para un municipio también puede incidir en otro” (R14), “por ejemplo, desde lo ambiental cuando la biota es altamente vulnerable al cambio climático, el agua escasea en verano (ausencia de agua)” (R15). La relación que hacen los actores universitarios sobre distribución de riesgo es desde una lectura del entorno natural y cómo las condiciones de un espacio geográfico pueden afectar otros, cuando aparecen de fondo acciones humanas que provocan los cambios. En el cuestionario también se consideró conocer por parte del CUEES Urabá qué tipo de población es más propensa a estar en situación de riesgo social y ambiental en la región. En ese sentido se identificaron diferentes actores sociales que se ven afectados y vulnerados, tal como se indica en el gráfico 6 donde los participantes de la encuesta coincidieron en algunas variables tal como *Todos los habitantes, personas de estratos 1 y 3, y habitantes rurales*, y así se muestra a continuación:

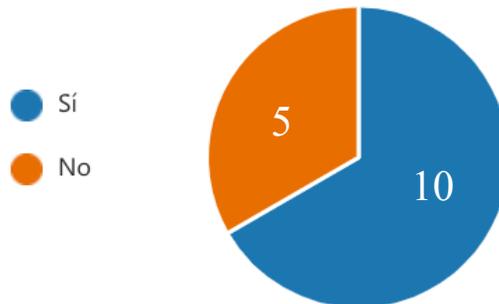
Gráfica 6: Población más propensa a sufrir riesgos en Urabá



Fuente: A partir de elaboración propia.

A partir de lo que muestra este gráfico es posible identificar la relación y el conocimiento que los integrantes del CUEES Urabá tienen frente a los actores sociales más vulnerables y a quienes un riesgo los puede exponer de manera directa. La identificación de estos actores que están en riesgos resulta importante a la hora de considerar, por ejemplo, si el desarrollo portuario es una acción que realmente genera beneficios a todos. También porque las infraestructuras se proponen construir donde actualmente habitan comunidades que de por sí están habitando espacios riesgosos en términos de acceso a recursos básicos. En ese sentido también se quiso indagar sobre los riesgos sociales a partir de la construcción de obras portuarias en la región. Tal como lo muestra el gráfico 7, la mayoría de los actores participantes del instrumento de investigación tiene conocimiento sobre los riesgos sociales a partir del desarrollo portuario.

Gráfico 7: ¿Tiene conocimiento sobre los riesgos sociales a partir de las obras portuarias?



Fuente: A partir de elaboración propia

La justificación a la respuesta anterior, los participantes del cuestionario identifican diferentes riesgos sociales a los cuales es expuesta la población aledaña a estas intervenciones. Frente a este asunto, el estamento empresarial considera que un riesgo social que puede generarse es la falta de sensibilización sobre los problemas asociados al crecimiento demográfico explosivo que puede llegar a una brecha insostenible entre la demanda y la oferta del talento humano, y a los proveedores de productos y servicios, al servicio de los puertos (R1). Otro riesgo puede darse a partir de la llegada de nuevas actividades productivas se pueden romper algunas dinámicas sociales tradicionales en la región (R3). Dentro de este estamento aparece otra idea relacionada a que los riesgos futuros estarían asociados al acceso al proyecto portuario como tal, estado y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento del puerto al momento de su reversión y los permisos y licenciamientos ambientales y sociales, lo anterior claramente es competencia del Estado (R2).

El estamento estatal considera que un riesgo puede darse cuando el talento humano originario del territorio, de acuerdo a sus capacidades no encuentre oportunidades en el proyecto y que se deriva de él (R5). Sin embargo, la idea de este riesgo va en contra de las concepciones mencionadas más arriba, donde se indica que el desarrollo portuario generará oportunidades de empleo y de desarrollo para la región. Es decir, se asume una postura de beneficio a partir de proyectos de desarrollo, pero al indagar sobre los riesgos reales a partir

del desarrollo portuario, se identifica una tendencia a que los pobladores no reciban los beneficios.

Desde el estamento social del CUEES Urabá, se considera que un riesgo que emerge a partir de las obras portuarias, puede afectar la cultura de la población y más aún las comunidades indígenas porque llegarían extranjeros, generando un proceso de “aculturación” (R6), así como la ampliación de los cinturones de pobreza y la afectación ambiental (R7). Otros riesgos que este comité contempla tiene que ver con el desplazamiento de la población local, los procesos de aculturación y/o transculturación (R11), el incremento en el costo de vida (R11). También se identifica un riesgo social a partir de la mano de obra extranjera que va a “venir porque no estamos preparados. La inseguridad donde hay plata hay violencia” (R12). Estas posturas advierten una concepción de riesgo social a partir de la idea de apertura que vivirá la región, en la que, al abrirle las puertas al desarrollo portuario, se abre también la posibilidad de que a la región la habiten personas de otras partes. Con ello se genera un riesgo demográfico, en tanto las personas que lleguen pueden interferir a las aspiraciones laborales de los habitantes de la región y con ello impedir que se beneficien económicamente del desarrollo portuario.

Por su parte el estamento universitario considera que la construcción de los puertos va a cambiar el entorno social de la población, pues solo este hecho determina diferentes riesgos sociales que se deben tratar para garantizar el bienestar de las comunidades aledañas (R13). Otra noción de riesgo social a partir de obras portuarias en la región sugiere que el mayor riesgo está en que el territorio no se prepare y no genere condiciones para que la gente sea parte del desarrollo. Las personas deben tener las titularidades para ser gestores de su desarrollo, como por ejemplo a partir de la educación, la salud, el empleo. Las obras portuarias son un proyecto empresarial más como en Cartagena, Santa Marta, Buenaventura. Lo clave es que el territorio planee su desarrollo más allá de los puertos (R14), es decir, cómo adicional a proyectar la obra, se pueden contemplar aspectos sociales que también se van a construir o a transformar a partir de los puertos. Otra percepción indica que no conviene considerar la responsabilidad exclusiva a los puertos como generadores de riesgos sociales pues en el Urabá hay riesgos sociales que existen en la región de tiempo atrás. Por ejemplo, las brechas sociales de Urabá están antes de los puertos y permanecerán si no dejamos de

pensar que la condena o salvación llegará de afuera. Destrucción del mangle y extinción de mamíferos que afectan la seguridad alimentaria (R15).

6.4 Concepciones de ambiente en el CUEES Urabá

Al indagar por este concepto al CUEES Urabá, se encontraron nociones que parten de ambiente concebido como un entorno, como un espacio apto para la vida, como la atmósfera, medio o recursos articulados de manera armónica, entre otros. Dar cuenta sobre estas diferentes nociones del concepto, resultó interesante en el sentido de identificar el nivel de entendimiento, apropiación, uso y/o relación con la vida.

Para el estamento empresarial este concepto se acerca al conjunto de recursos que están articulados entre sí de manera armónica y que se pueden aprovechar de manera sostenible en la medida en que se entienda de manera holística (R1). También lo consideran como la suma de los factores físicos y biológicos que interactúan y rodean a los seres vivos, los cuales influyen en su desarrollo y comportamiento de una manera individual y colectiva (R2). Este tema también se le considera como la suma de potencialidades naturales (R3). Entre estas tres respuestas se encuentra una concepción de ambiente considerado como aquel aspecto o factor natural que rodea a los seres vivos. Sin embargo, es importante reconocer que no hay explicaciones que posibiliten identificar asociaciones a profundidad sobre cómo el ambiente se interrelaciona con las personas o con las comunidades.

Para el estamento estatal, ambiente es considerado como entorno (R5) y espacio con condiciones aptas para la vida. Donde además se puede convivir en armonía con diferentes especies (R4). Esta postura sugiere una concepción de ambiente como lo que posibilita la vida a partir de la relación con otras especies. Una posición que se asimila a las nociones de ambiente como sistema (Eschenhagen (2007), Higueta (2021)).

Por su parte, el estamento sociedad considera el concepto de ambiente desde diferentes lógicas y razonamientos, como por ejemplo “ambiente como el medio que nos rodea” (R6), o “el entorno donde vivimos” (R7). También se menciona que ambiente es algo relacionado con aire o la atmósfera, así como aquel entorno que afecta a los seres vivos y que

condiciona sus circunstancias vitales. Otras nociones de este concepto sugieren que son aquellas condiciones físicas, económicas, culturales, de un lugar, un grupo o una época (R8). También lo refieren como las condiciones actuales de espacio y lugar (R9); es un todo (R11) y entorno donde está la población animal y vegetal que rodea a la humanidad (R12). A pesar de que este estamento expresara diferentes definiciones de ambiente, es posible identificar que la tendencia en la mención del mismo se da a partir de algo ajeno a la vida. Como ese otro que está allá por fuera del espacio individual o social, y que está rodeando al ser humano. No siendo parte de él, ni mucho menos sintiéndose parte de él. Aquí, se relaciona el concepto ambiente con la categoría de ambiente como objeto, planteada por Eschenhagen (2007) y por Higueta (2021).

En cuanto al estamento universitario que participó del cuestionario, se tiene que ambiente es considerado como el entorno (R13, R14) en el que se vive y el cual condiciona las acciones; y también es el contexto (R15). Estas definiciones dadas a modo de ideas, no alcanzan a establecer una definición completa de lo que supone para el estamento universitario este concepto que tiene diferentes referentes teóricos. En lo que respecta al marco teórico de la investigación, estas nociones de ambiente están relacionadas con las categorías de ambiente como objeto, y ambiente como sistemas mencionados por Eschenhagen (2007) y por Higueta (2021).

Frente a la pregunta de ¿cuáles son los factores humanos que ponen en riesgo al ambiente? el estamento empresarial considera que aquellos factores que ponen en riesgo el ambiente, son el desconocimiento de su existencia (refiriéndose al riesgo), interrelación entre sí y los riesgos asociados a su explotación inconsciente (R1), así como la ambición desmedida o la pobreza miserable (R1). Las anteriores respuestas, si bien proponen ideas que en principio pudieran plantear aspectos importantes, carecen de argumento o de profundidad para aclarar a qué tipo de riesgo se está haciendo referencia. A pesar de ello, se identificó un factor que pone directamente en riesgo al ambiente, se trata de la contaminación generada vía transporte, la actividad ganadera, el turismo y el modelo de producción agrícola e industrial (R2), como actividades antrópicas que inciden en la generación de afectaciones a los entornos naturales donde habitan los habitantes de la región de Urabá. Así mismo, se mencionó que, la producción industrial y agrícola de monocultivo, la disposición de

desechos, las diversas acciones extractivistas, las altas concentraciones humanas también se consideran como factores de riesgo ambiental desde el estamento empresarial.

El estamento estatal, por su parte, considera como factores que ponen en riesgo al ambiente aquellos generados por las grandes industrias, los malos manejos de residuos sólidos, la tala de árboles, el uso excesivo de químicos (R4). Estos asuntos están relacionados con actividades antrópicas y se mencionan de forma muy generalizada, pues se habla de consecuencias generadas por las grandes industrias, como si aquellas no incidieran en la cotidianidad de aspectos sociales de menores escalas. Es decir, no se menciona la relación de la actividad que realiza la industria con el consumo o uso que las personas o comunidades hacen de lo que dicha industria realiza.

Para el estamento sociedad, aquellas acciones humanas que inciden o ponen en riesgo al ambiente tienen que ver con la forma como se relacionan los humanos con el entorno, es decir las actividades antrópicas y acciones humanas, son vistos como factores que generan afectaciones al ambiente (R7 y R12). También son factores de riesgo los “cambios bruscos del clima, con temperaturas cada vez más extremas y estaciones más cortas” (R8), así como la aparición de fenómenos meteorológicos severos, como huracanes, terremotos, maremotos o sequías. Huecos en la capa de ozono, que permiten la entrada de rayos ultravioletas que dañan a muchos seres vivos, como los humanos (R9). Con estas tres últimas nociones sobre factores que ponen en riesgo al ambiente se pueden identificar tendencias asociadas a los cambios climáticos, que son consecuencia de las acciones humanas intensificadas en los últimos 50 años. Resulta interesante identificar cómo se tiene idea de los factores que alteran la estabilidad de los ambientes, pero el poco reconocimiento que se hace, por ejemplo, de las actividades antrópicas en Urabá y cómo éstas inciden en generar alteraciones ambientales.

La contaminación, los cambios en el uso del suelo, explotación de recursos naturales, implementación de actividades productivas agresivas o dañinas como la ganadería entre otros (R13), las malas prácticas en generación y disposición de nuestros residuos y acciones contaminantes (R14) y el consumo masivo (R15), hacen parte de lo que considera el estamento universitario como factores que generan riesgo al ambiente. Todas estas nociones hacen parte del conglomerado de consecuencias derivadas de acciones antrópicas sobre los entornos naturales, de la consideración de ambiente como un recurso para la generación de

productividad, pero no aparece una relación que considere las acciones particulares que posibilitan esos riesgos. Estos son descritos de forma general, sin indicar la forma en la que los habitantes de Urabá, por ejemplo, pueden incidir en la generación de riesgos al ambiente a partir de las prácticas sociales actuales o las que aparezcan una vez entren en funcionamiento los proyectos portuarios.

6.5 Riesgos ambientales a partir del desarrollo portuario que se proyecta en la región Urabá

La identificación de los riesgos ambientales a partir de la construcción de puertos es un tema que generó diferentes opiniones entre los participantes del formulario. En ese sentido, el estamento empresarial considera que la promoción inconsciente de proyectos portuarios que no tengan políticas claras de sostenibilidad y compensación ambiental son un riesgo para la región (R1). De otro lado se considera que el aumento del turismo no responsable con el medio ambiente y los atractivos turísticos producto del aumento demográfico que los deterioran de manera irresponsable (R2), pueden significar un riesgo para Urabá (R2). Otros factores de riesgo pueden ser las operaciones de dragado, eliminación y disposición de los materiales, desarrollo e impacto en las zonas de playa/turismo, mayor tránsito marítimo y de vehículos en el puerto y hacia el puerto y liberación de contaminantes naturales y antropogénicos en el medio ambiente (R2). También un riesgo ambiental puede ser la contaminación de ríos y mares (R3). La identificación de estos riesgos al ambiente a partir del desarrollo portuario del estamento empresarial permite considerar que hay una noción sobre las consecuencias que desprenden de este tipo de desarrollo, como lo son el dragado, la liberación de contaminantes a los entornos y también se puede entender que hay una concepción de riesgo ambiental generado a partir del aumento de personas que puedan llegar a la región, bien sea para asuntos laborales o para temas turísticos, por ejemplo y que fueron detallados en el subcapítulo 3.3 de esta investigación.

Asuntos como el desplazamiento de especies nativas del Golfo de Urabá, la contaminación del Golfo por el uso de maquinarias, el impacto de la generación de ruidos en las especies en tierra (R1), son considerados como algunos de los factores que pueden generar riesgos ambientales desde la postura del estamento Estado. Este actor considera que otros riesgos pueden generarse a partir del desorden de ocupación del territorio con múltiples impactos ambientales, flora, fauna, especies marinas que impactan la sostenibilidad alimentaria de pescadores artesanales, etc.(R2). Estas ideas muestran consideraciones generales sobre riesgos ambientales a partir del desarrollo portuario, tal como se identificó en el subcapítulo 3.3 de este documento, en el cual se mencionan afectaciones a partir del desplazamiento de especies nativas de un territorio que son sustento para las comunidades que habitan en él, así como contaminación por ruido, entre otros.

En cuanto al estamento sociedad, este actor considera que los puertos pueden significar un riesgo al ambiente a partir de una mayor demanda de la oferta ambiental, así como el desplazamiento, y el incremento de la contaminación (R7). También refieren riesgos ambientales en la biota marina al aumentar las emisiones (R9) pero no especifican qué tipo de emisiones, tal vez puedan ser aquellas que son contaminantes y que se derivan de una industria que en sí genera dióxido de carbono, acidificación a los mares, entre otros. Otro riesgo que mencionan tiene que ver con la invasión a los ecosistemas, el aumento de las fronteras agrícolas, la disminución de las especies nativas (de flora y fauna) (R11). Otros riesgos ambientales a partir del desarrollo de puertos que refiere este actor tienen que ver con la afectación a las diferentes culturas y comunidades indígenas (R6) y que, a partir del aumento de la población, se producirá más basura y se va a requerir más agua y comida (R12). Al igual que con el estamento estatal, el estamento Sociedad cuenta con ideas relacionadas a las afectaciones ambientales del desarrollo portuario, en tanto son aquellas que implican contaminación, afectación a los entornos naturales, ocupación de un espacio natural que provoca en la disminución de especies nativas. Se identifica, también, un señalamiento ante el aumento de población, lo que trae consigo un aumento en el uso del recurso ambiental y de la contaminación del mismo.

Finalmente, respecto a lo que considera el estamento universitario como riesgo ambiental a partir del desarrollo portuario, se menciona que éste se da a partir de la

construcción de los puertos, lo cual puede genera destrucción del mangle por transporte marítimo, así como la contaminación por fluidos de barcos (R15). Además, la construcción de un puerto implica que el entorno social de la población cambie y este hecho determina diferentes riesgos sociales que se deben tratar para garantizar el bienestar de las comunidades aledañas (R13). Este estamento infiere que el riesgo al ambiente está claro y definido en la ruta, y que para ello deben existir planes relacionados que garanticen que el riesgo no se materialice (R14). Con estas consideraciones es posible identificar asuntos relacionados al desarrollo portuario a partir de lo que se mencionó en la contextualización de esta investigación, es decir, asuntos como afectaciones a los entornos marítimos, la contaminación por los fluidos de los barcos, así como intensificación de actividades antrópicas en la región a partir de la llegada de más personas al territorio.

A partir de las diferentes respuestas obtenidas en el instrumento de investigación, es posible identificar que la muestra ilustrativa del CUEES Urabá, tiene un desconocimiento conceptual frente al ambiente. Existe una tendencia a atribuir a este concepto como parte de la categoría de ambiente como sistema o como objeto (Eschenhagen 2009), a partir de la utilización de recursos naturales que se usan para el beneficio de la sociedad. En cuanto al concepto de riesgo y riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario hay una similitud en las referencias mencionadas en el capítulo 3.3 de esta investigación, que habla de la vulnerabilidad que genera el desarrollo portuario a los entornos naturales y comunidades humanas, así como en el referente al concepto de riesgo a partir de las ideas de Beck (1986) y Luhmann (1992). Frente al concepto del desarrollo hay algunas discrepancias que mezclan tendencias del desarrollo (humano, económico, sostenible, por mencionar algunos), lo cual permite identificar que no hay una claridad frente al origen epistemológico ni teórico de este concepto. Más bien hay una tendencia orientada hacia lo que posiblemente puede se menciona en planes, informes, documentos sobre el desarrollo en Urabá. ¿Qué se dicen en estos documentos de Gobierno sobre ambiente, riesgo y desarrollo portuario? De ello se hablará en el próximo capítulo.

Capítulo 7. Conceptos de ambiente, riesgo y desarrollo portuario en los planes de desarrollo nacional, departamental (Antioquia) y municipal (Turbo) desde el 2010 al 2022

Los planes de desarrollo municipal (de Turbo), departamental (de Antioquia) y nacional analizados en el periodo del 2010 al 2022, muestran una tendencia en el abordaje de temas ambientales, portuarios, de desarrollo y de riesgo que se acomodan a particularidades de contextos y prioridades según cada periodo de gobierno.

El Plan de Desarrollo Nacional del periodo 2010-2014 *Prosperidad para todos*, a cargo de Juan Manuel Santos, menciona aspectos relacionados al desarrollo regional, a la sostenibilidad, la competitividad y el crecimiento económico de relevancia internacional. El Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, *Todos por un nuevo País*, también a cargo del anterior presidente, las acciones estuvieron enmarcadas en temas de construcción de paz, en la relevancia de los Derechos Humanos, el respeto por la vida y demás atributos que correspondían al momento histórico del país en el marco de la firma de los Acuerdos de Paz (2016). Para el caso del periodo presidencial correspondiente a 2018-2022 *Pacto por Colombia, pacto por la equidad*, en cabeza de Iván Duque Márquez, estuvo muy orientado al cumplimiento de metas nacionales encaminadas a dialogar con lo que disponen los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Cada pacto mencionado en este Plan habla de la creación de nuevos programas para atender las necesidades del país en cuanto al desarrollo de diferentes aspectos: sostenibilidad, CTI+e, transporte y logística, manejo de los recursos marinos costeros, equidad, construcción de paz.

Los principios mencionados en cada uno de estos planes de desarrollo nacional se ven reflejados en los planes de desarrollo departamentales y municipales, los cuales proyectan un nivel de ejecución que va de lo general a lo específico. Esto quiere decir que las acciones e indicadores por los cuales, la ejecución de los propósitos de cada plan de gobierno se lleva a cabo, tienen mucho que ver en la manera en la que se implementan los planes de desarrollo a nivel local. Estas acciones están enmarcadas en programas nacionales que impulsan justamente la ejecución local de cada una de las disposiciones en las propuestas de gobierno nacional.

Para el caso de los conceptos que tienen que ver con este proyecto de investigación, se encontró que el concepto de ambiente es mencionado de múltiples maneras: ambientes de aprendizaje, ambiente escolar, ambiente laboral, ambiente humano. Es decir, es utilizado como una clase de adjetivo que denota un entorno o espacio donde se llevan a cabo principalmente procesos sociales. En lo que respecta con ambiente desde el aspecto natural, o la referencia asociada a la vida, se encontró que las acciones de los planes de desarrollo se encaminan hacia aspectos relacionados con el desarrollo sostenible, la protección de los recursos naturales, la relevancia de la riqueza ambiental con que cuenta el país en términos de biodiversidad y ubicación geoestratégica.

En cuanto al concepto de riesgo, éste está asociado a la gestión de riesgos de desastres por la ocurrencia de eventos naturales de tipo no humano, como los que son provocados por el cambio climático. También por los que ocurren debido a la ubicación en la que están ciertas poblaciones humanas al estar habitando espacios con riesgos de deslizamiento por lluvias. Se habla también de riesgo financiero y riesgo de contraer enfermedades, pero no de evitación de consecuencias por decisiones asociadas al desarrollo industrial que suponen riesgos reales, los cuales no fueron encontrados o mencionados en ninguno de los nueve planes de desarrollo analizados.

En todos los planes de desarrollo consultados la gestión del riesgo es la solución para mitigar cualquier situación que pueda implicar una amenaza a la vida humana. En lo que tiene que ver con el concepto de desarrollo, y más puntualmente con el desarrollo portuario, se menciona en varias ocasiones que es una prioridad para el país acudir a este tipo de desarrollo para aprovechar la ubicación geoestratégica de Colombia, la necesidad de vincularse a los mercados mundiales, la necesidad de modernización y de la adecuación de medidas de competitividad que puede implicar el mejoramiento de la vida de los habitantes. De este desarrollo portuario también se habla como parte de una serie de obras nacionales que tienen que ver con la construcción y adecuación de vías y túneles viales más modernos por donde transitará la economía entrante y saliente del país. Por lo tanto, el objetivo de este capítulo es identificar cómo en los planes de desarrollo nacional, departamental (de

Antioquia) y municipal (Turbo) desde el año 2010 al 2022²⁶ se concibe al ambiente, al riesgo y al desarrollo portuario. La inclusión de Turbo como único municipio analizado en su plan de desarrollo se debe a que dos de los tres los proyectos portuarios de la región están consolidados en este municipio.

7.1 Ambiente en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal entre el 2010 y el 2022

El concepto de ambiente en los diferentes planes de desarrollo analizados se presentó de diferentes maneras. Muchas de las formas de utilización de este concepto tenían que ver con los ambientes de aprendizaje, ambientes naturales, ambientes laborales, entre otros. Para el caso que llama el interés de esta investigación el concepto ambiente partió de la mención de aquellos asuntos relacionados con los entornos naturales, así como las acciones gubernamentales que se identificaron en los diferentes documentos de gobierno en relación a su identificación, definición, noción, utilización y asociación con aspectos sociales, entre otros.

7.1.1 Concepto de ambiente en planes de desarrollo nacional

Entre el cuatrienio 2010 y 2014, la mención de ambiente en el Plan de Desarrollo Nacional *Prosperidad para todos*, habla sobre la producción sostenible para preservar el medio ambiente, reconociendo los aspectos biofísicos con los que cuenta el país. Para ello el Plan sugiere que el crecimiento económico debe acelerar cambios tecnológicos en los sectores de la producción de manera que se mejore su eficiencia para minimizar el deterioro ambiental. En este plan se menciona que la degradación ambiental incide en problemas

²⁶ Los planes de desarrollo departamental y municipal se proyectan hasta el año 2023, pero el rango de tiempo elegido para esta investigación es hasta el 2022.

asociados a la pobreza, el hambre, la inequidad, de género, salud entre otros, por lo tanto, resulta imprescindible la gestión de la sostenibilidad para las generaciones presentes y futuras. Menciona también que se debe hacer énfasis en minimizar las externalidades a partir de la urbanización, de acuerdo a las particularidades regionales,

finalmente, el crecimiento económico de Colombia debe ser sostenido y también sostenible: debe ser un crecimiento fundamentado en la sostenibilidad ambiental. Es necesario, para nuestro bienestar y como responsabilidad con las futuras generaciones, hacer compatibles la agenda productiva y la agenda ambiental, y armonizar el desarrollo productivo con la preservación del medio ambiente (Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, p.67).

A partir de estas menciones es posible identificar que la tendencia en la concepción de ambiente se relaciona estrechamente con la de ambiente como sistema (Eschenhagen 2007), el cual es visto como un bien o servicio que se debe cuidar para no afectar el bienestar humano.

El Plan Nacional de Desarrollo del periodo 2014 – 2018, *Todos por un nuevo país*, considera asuntos que tienen que ver con hechos sociales históricos que han generado conflicto en el país. En ese sentido para este Plan es prioridad eliminar cualquier afectación ambiental a partir de los cultivos ilícitos, y para ello se incentivan diferentes planes de fumigación para erradicar el cultivo de coca, lo que resulta contradictorio pues la fumigación afecta de manera directa la salud del ambiente y la salud humana. Este plan también habla sobre servicios y bienes ambientales, por lo cual resulta prioritario proteger los entornos naturales para prevenir su deterioro,

La paz es, en este sentido, un requisito para el restablecimiento de los equilibrios necesarios entre el uso y la conservación de los recursos naturales de manera que se prevenga su deterioro, se garantice su renovación permanente, y se asegure la preservación de las funciones ambientales de los territorios (Plan Nacional de Desarrollo 2014-2028, p.41).

El Plan también menciona como necesario la promoción de alternativas de producción sostenibles que incidan en lograr mayores beneficios económicos, a partir de los servicios ambientales, lo cual es posible gracias al apoyo de la cooperación nacional (Plan

Nacional de Desarrollo 2014-2018), que resulta de importancia para afianzar la paz, hacerle frente y adaptación al cambio climático. Es evidente que este plan de desarrollo considera al ambiente como sistema, pues menciona la explotación de recursos naturales, que favorezcan un crecimiento económico en acciones resilientes y sostenibles, aportando a mitigar la vulnerabilidad al cambio climático. Para ello incluye la gestión ambiental para evitar la tala de bosques y a la generación de acuerdos de sostenibilidad.

Finalmente, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, *Pacto por Colombia, pacto por la equidad* considera al ambiente como sistema (Eschenhagen, 2007) a partir del aprovechamiento de los recursos naturales con los que cuenta el país. El plan sugiere el desarrollo económico a partir de prácticas sostenibles, comprometidas con la mitigación del cambio climático, con acciones y desarrollos tecnológicos que prevengan el aumento de la contaminación. Este Plan de Desarrollo menciona a la economía verde como aquella que está enfocada a la reforestación, a la gestión de información para solucionar conflictos socioambientales.

En el Plan se reconoce que los problemas ambientales son producto de la deforestación, lo cual incide en la pérdida de biodiversidad. Habla de una debilidad en el control territorial, en la expansión desordenada de la frontera agrícola, en el aumento de actividades ilícitas y la explotación de los recursos naturales (Plan Nacional de Desarrollo, 2018 - 2022). A través de los diferentes pactos sobre la protección del medio ambiente, concibe a la biodiversidad nacional como un activo estratégico de la Nación y busca que, a partir de la conservación de ese capital haya generación de riqueza económica y no fuente de conflictos en los territorios. Esa riqueza natural será la base del desarrollo sostenible.

Esta postura resulta ambivalente en tanto procura conservar la riqueza natural, pero a la vez la asume como la base para el desarrollo. No menciona en este caso la relación que las comunidades tienen con esos entornos, solo considera la riqueza natural como un activo del cual el Estado puede hacer uso. Este Plan habla de *producir conservando y conservar produciendo*, para lo cual sugiere realizar un uso sostenible del capital natural, lo que implica un alto componente de educación ambiental, una cultura ciudadana sostenible. El Plan habla de la consolidación de una cultura ambiental a partir del trabajo interinstitucional para la gestión del riesgo del cambio climático. Sugiere también programas de manejo y gestión para

la prevención de los conflictos socioambientales. Audiencias públicas y veedurías ambientales en la gestión de las corporaciones autónomas regionales.

A partir de la lectura de estos planes de desarrollo desde un nivel nacional no se identificó relación alguna frente a las afectaciones que generan los puertos a los entornos naturales, los cuales fueron mencionados claramente en el subcapítulo 3.3 de esta investigación. Allí se evidencia cómo los puertos son artefactos del desarrollo que generan serias afectaciones a los entornos naturales y comunidades aledañas donde se instalan estas plataformas del desarrollo, ideas que no se encontraron en ninguna página de estos documentos de gobierno.

7.1.2 Concepto de ambiente en planes de desarrollo de Antioquia

Desde el nivel departamental, a partir del Plan de Desarrollo de Antioquia, *Antioquia la más educada* en el periodo 2012 al 2015, se destaca en todo el documento la necesidad de adoptar prácticas orientadas a la sostenibilidad en el manejo de los recursos naturales. Este plan de Desarrollo propone un “modelo de desarrollo que incorpora el medio ambiente y su sostenibilidad como elementos centrales; que incorpora un desarrollo de infraestructura responsable con el medio ambiente, sostenible en el tiempo y garantizando la priorización y focalización de los recursos” (Plan de Desarrollo de Antioquia, 2012-2015, p.28).

El Plan hace énfasis en la norma que busca impartir diferentes directrices para la protección, conservación, uso, vigilancia y control, así como las obligaciones, derechos y sanciones al incumplimiento. En este documento maestro de Antioquia se destaca que es “fundamental avanzar en la divulgación y aplicación para el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales” (Plan de Desarrollo de Antioquia, 2012-2015 p.41). En este sentido, se requiere fortalecer el conocimiento de los actores interinstitucionales de la sociedad para que hagan adecuado uso de la normativa ambiental, a favor de la protección de los recursos naturales y el ambiente en general. Es decir, hay una intención conocer el ambiente para conservarlo y ello evidencia una noción de ambiente como sistema (Eschenhagen 2007).

Lo anterior se propone a razón del deterioro del medio ambiente a partir del uso inadecuado de los recursos y la ocupación irresponsable del territorio. Para solucionarlo, el Plan propone trabajar por “productos orgánicos, eco productos, edificios eficientes y amigables con el medio ambiente, empresas líderes que incorporan a sus proveedores en la gestión ambiental, y compañías que calculan sus huellas de carbono y consideran el ciclo de vida de sus productos y servicios” (Plan de Desarrollo de Antioquia, 2012-2015 p.15). Otras menciones frente a las acciones ciudadanas tienen que ver con la mitigación de los impactos derivados del cambio climático, a partir de instrumentos que se utilizan a nivel global. La postura ambiental del Plan de Desarrollo de Antioquia se enfoca básicamente en el conocimiento de los recursos naturales, los cuales deben conservarse porque cumplen importantes funciones en la oferta de bienes y servicios ambientales, lo cual da a entender que ambiente es visto como objeto y también como sistema (Eschenhagen 2007).

Por su parte en el Plan de Desarrollo de Antioquia 2016-2019, *Antioquia Piensa en Grande*, considera aspectos muy puntuales en temas ambientales. Entre ellos, la importancia de los recursos del departamento en términos ecosistémicos, el cual lo convierte en un capital que se debe preservar. Otro asunto se relaciona con la sostenibilidad ambiental como necesidad de la sociedad y principio global, que se logra a partir de acuerdos interinstitucionales y que debe procurar el respeto por el medio ambiente. Y un tercer aspecto tiene que ver con la necesidad de preparación ante los impactos generados por el cambio climático. Las tendencias de concepción sobre ambiente en este Plan de Desarrollo se relacionan con la conservación ambiental, y la mención de crisis climática. Por lo cual es de notar que la concepción de ambiente es la de sistema (Eschenhagen 2007).

El plan de desarrollo departamental *Unidos por la vida*, para el periodo de 2020 - 2023, hace mención frente a los asuntos ambientales como aquellos que implican el equilibrio entre la intervención física de los territorios y la protección del medio ambiente a través del ordenamiento territorial y reducción de impactos ambientales, lo cual va a incidir en la creación de hábitats sostenibles y resilientes. Al igual que los demás planes de desarrollo, considera que el departamento cuenta con una riqueza ambiental, la cual sustenta los procesos ecológicos esenciales del territorio, así como la oferta de servicios y bienes ecosistémicos para Antioquia. Para contribuir al cuidado y preservación de estos activos ecosistémicos, el

Plan de Desarrollo habla de incentivar el pago a los propietarios de suelo que contiene la estructura ecológica principal del departamento. Se incluye en el Plan de desarrollo una visión de preservación que considera a los pueblos indígenas de América, en una intención de resignificar el valor de la vida de estos pueblos y su relación con la Madre Tierra. Este enfoque puede acercarse a la visión de ambiente como complejidad (Eschenhagen 2021, Higuita, 2021), pero se queda corto al interpretar que es un asunto que obedece a los pueblos indígenas y excluye a los demás grupos poblacionales de la sociedad.

También hace mención a las consecuencias derivadas del cambio climático, en ese sentido sugiere fortalecer la adaptabilidad y mitigación de sus efectos, generando alternativas, de crecimiento verde y de desarrollo sostenible enfocadas a la competitividad regional, el desarrollo agropecuario y urbano resilientes, energía y transporte, y la protección de ecosistemas y sus servicios. Este asunto se relaciona con las apuestas del Plan de Desarrollo Nacional 2018-2022, que también menciona el término de crecimiento verde como componente del desarrollo nacional. La concepción de ambiente en este Plan de Desarrollo menciona al concepto desde las tres perspectivas. Como objeto al destacar su valor como activo, como un bien, un capital, un recurso; como sistema, al procurar su preservación que derivará en el bienestar de la sociedad, y ambiente como complejidad, al intentar acercarse a conceptos como el buen vivir y el valor de la vida que promueven los pueblos indígenas de América.

Al igual que en los planes de desarrollo nacional analizados previamente, el concepto de ambiente en los planes de desarrollo departamental resulta ser un asunto que se aborda para destacar los atributos naturales con que cuenta el departamento de Antioquía. Sin embargo, las menciones que se hacen frente a la protección de entornos naturales son menciones que consideran al ambiente como un conjunto de oportunidades para el desarrollo económico regional. Estos planes no mencionan las consecuencias o amenazas que implican megaobras como las que se dan a partir del desarrollo portuario en una región como Urabá.

7.1.3 Concepto de ambiente en planes de desarrollo de Turbo

A diferencia de las concepciones de ambiente en los planes de desarrollo nacional o departamental, al indagar sobre el concepto de ambiente en los planes de desarrollo de Turbo, se puede evidenciar una situación que habla directamente desde lo local, con casos puntuales que mencionan en el tiempo y en el espacio una problemática y también una propuesta de solución, lo que puede entenderse como algo más materializable, y no tan general que es lo que se encuentra en los planes de desarrollo departamental y nacional. En ese sentido el concepto de ambiente en el Plan de Desarrollo Municipal de Turbo, *Retomando el camino del progreso*, 2012-2015, se puede identificar una tendencia de concepción orientada al ambiente como objeto y como sistema (Eschenhagen 2007, Higuita, 2021) al preocuparse por la adecuada gestión de los servicios públicos domiciliarios, que conlleven a proteger el medio ambiente. Esto es porque uno de los aspectos a mejorar que ha tenido históricamente el municipio tiene que ver con la gestión de las aguas domésticas residuales.

De otro lado, mencionan al ambiente en relación con el concepto de seguridad alimentaria, la cual requiere de acceso, utilización, aprovechamiento y estabilidad. Para ello el Plan de Desarrollo Municipal de Turbo 2012-2015, sugiere reconocer la riqueza natural para el aprovechamiento de las potencialidades que ofrece el ambiente para el desarrollo. Para lograr lo anterior el plan menciona que se “exige abordar las acciones necesarias para impulsar una cultura de respeto y valoración del medio ambiente. Turbo sostenible significa establecer una política que señale como columna vertebral el cuidado del medio ambiente natural, de manera que permee transversalmente todos los otros programas” (Plan de Desarrollo Municipal de Turbo 2012 -2015, p.150). Al mencionar el concepto de ambiente, este Plan cita de manera directa lo mencionado por la Comisión de Brundtland (1987), cuando habla de desarrollo sostenible, el cual dice que este tipo de desarrollo es el que asegura las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para enfrentarse a sus propias necesidades. En ese sentido, el Plan de Desarrollo de Turbo procura trabajar por

satisfacer a las necesidades del presente, fomentando una actividad económica que suministre los bienes necesarios a toda la población mundial, sin que estas actividades pongan en riesgo la satisfacción de necesidades futuras, de tal forma que sean soportables por las próximas generaciones. Cuando nuestra actuación supone costos futuros inevitables (por ejemplo, la explotación de minerales no renovables), he aquí donde se deben desarrollar nuevas tecnologías que sustituyan el recurso gastado (p.151)

En el documento se encontró la mención sobre la grave problemática que sufre el municipio en términos de deforestación e indica que, “a raíz de la tala indiscriminada, solo queda el 2.8 % en área de bosques primarios y el 8 % en áreas de bosques secundarios” (Plan de Desarrollo Municipal de Turbo 2012 -2015, p.151). Esta deforestación ha provocado que haya pérdida de fauna, que haya mala calidad de agua y una alteración en el volumen de los cauces de los ríos, quebradas a partir de la erosión. Para mitigar estas afectaciones ambientales, y protección a los recursos biodiversos de la región, el Plan propone un establecimiento de un bosque protector, productor en cuencas hidrográficas; la implementación de jornadas de sensibilización y educación ambiental, la adquisición de áreas de nacimiento de cuencas y la implementación de componentes de comunicación para la divulgación del conocimiento ambiental del territorio.

Con lo anterior puede evidenciarse que la concepción de ambiente en este plan de desarrollo sigue siendo de categoría ambiente como sistema (Eschenhagen 2007, Higueta, 2021), el cual busca identificar cuáles son los componentes con los que cuenta el territorio con el fin de protegerlos para el aprovechamiento en el sector productivo. Se aleja de cualquier noción de ambiente como dador de vida y como un elemento que interactúa de forma directa con el ser humano.

En el plan de gobierno municipal de Turbo, correspondiente al periodo de 2016-2019, denominado *Turbo educado y en Paz* la mención de ambiente es similar a los demás planes de desarrollo, el cual habla de ambiente laboral, ambiente académico, ambiente de aprendizaje, ambiente de paz. Lo novedoso en el Plan es la inclusión de lineamientos internacionales, al incorporar ideas de los Objetivos del Desarrollo del Milenio. En articulación con orientaciones de desarrollo nacional, este plan de desarrollo municipal incluye en sus focos de intervención temas que se relacionan con inversión social, equidad,

desarrollo económico y crecimiento verde. A partir de acciones relacionadas con el desarrollo sostenible, prioriza una agenda de política pública que procure la cohesión social, el capital natural y la calidad del medio ambiente que garantice el sostenimiento de generaciones futuras (Plan de Desarrollo de Turbo, 2016-2019).

En lo que respecta a crecimiento verde, se propone asumir la protección de los recursos naturales renovables con criterios de responsabilidad, donde la biodiversidad, el cambio climático, el desempeño ambiental y ecológico de los territorios incide en la cultura de la sostenibilidad ambiental enfocada al desarrollo humano. Estas ideas reúnen diferentes visiones del desarrollo, como el sostenible y el humano (Osvaldo Sunkel, 1965 citado en Valcárcel, 2006), los cuales tienen particularidades que las hace diferenciar unas con otras. Sin embargo, aquí son propuestas como parte de una misma postura, lo que pudiera generar interpretaciones difusas frente a la clase de desarrollo que este plan de gobierno plantea en términos ambientales. Otras acciones que mencionan al ambiente en este plan de desarrollo tienen que ver con la construcción de corredores urbanos para la reforestación de Turbo, el cual propone la siembra de 1000 árboles en zonas urbanas del municipio, así como la creación de una reserva de pesca artesanal en el Golfo de Urabá, dentro de las acciones de protección ambiental marítima que beneficia a la población de pescadores de la región.

En el plan de desarrollo municipal *Turbo ciudad puerto*, correspondiente al periodo 2020-2023, se concibe al ambiente como un elemento que debe protegerse y cuidarse a partir de diferentes acciones interinstitucionales, con el fin de potencializarse y garantizar la responsabilidad con el uso de los recursos. A manera de contexto, este plan de desarrollo evidencia que históricamente los ecosistemas de la región

han sido afectados por la actividad antrópica tales como: ampliación de la frontera agrícola (para siembra en especial de Banano, Plátano y Cacao), ampliación de potreros para ganadería, la tala indiscriminada de bosques para la comercialización de productos forestales. Lo anterior, ha generado pérdida de la biodiversidad y aceleramiento del cambio climático; reflejado en la pérdida de los caudales de algunos ríos y quebradas, incremento de las inundaciones, erosión del suelo, pérdida de la capa vegetal, movimientos en masa y la pérdida de la capacidad de recuperación de los bosques (Plan de Desarrollo de Turbo 2020-2023, p.163).

Para contrarrestar estas situaciones, el documento de gobierno sugiere la creación de campañas de educación ambiental, “el aumento en cobertura del pago por servicios ambientales-PSA [Pago por Servicios Ambientales] a más familias de la zona, y en especial la creación de nuevas áreas de conservación en el territorio” (Plan Municipal de Turbo, 2020-2023, p. 172). Así mismo, este Plan de Desarrollo habla acerca de fortalecer el sector agropecuario para la generación de desarrollo económico y empresarial, adaptando tecnologías sostenibles y amigables con el medio ambiente. Lo anterior enmarcado en la consideración del municipio como PDET (Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial) que surge en una intención nacional de priorizar municipios golpeados por la violencia y en los cuales se debe priorizar las diferentes acciones de desarrollo desde un enfoque territorial, que busca soluciones de la mano con las comunidades afectadas.

Las intenciones de este Plan de Desarrollo, referentes a lo ambiental se proponen en hectáreas recuperadas para la protección del recurso hídrico, corredores ecológicos y hectáreas recuperadas para el interés social. De acuerdo a lo anterior, la concepción de ambiente como sistema (Eschenhagen 2007, Higueta, 2021) en este plan de desarrollo es evidente, sin embargo, al tener una tendencia marcada frente al asunto de puerto, resulta interesante evidenciar cómo surge la necesidad de protección ambiental en un mismo plan que promueve el desarrollo portuario como eje principal de desarrollo para el municipio.

Las nociones de ambiente en los planes de desarrollo de Turbo son similares a las nociones de desarrollo que tienen los planes de desarrollo departamental y nacional analizados en los sub capítulos anteriores. Es decir, que ambiente es concebido en esos documentos de gobierno local como un atributo destacable que genera grandes características para la región; que esas características ambientales deben protegerse, deben preservarse y procurar el cuidado de los ecosistemas, pero en ningún momento los documentos analizados mencionan las causas directas que pueden impedir la preservación de esos atributos naturales de la región, como son las obras portuarias, por ejemplo. Resulta contradictorio cómo aparece la noción de pagos por servicios ambientales a las personas que protejan los entornos naturales, pero en ningún momento se habla de cómo el Estado mismo puede tener acciones de preservación de los entornos naturales de la región que pueden darse a partir de la no construcción de megaobras, por ejemplo.

7.2 Concepto de riesgo en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal entre el 2010 y el 2022

Referente al concepto de riesgo, se encontraron múltiples menciones a este término en los diferentes planes de desarrollo analizados. Muchas de estas menciones se relacionan con la ocurrencia de desastres y la manera en que el Estado y las comunidades pueden prevenir, actuar o adaptarse a las consecuencias de los riesgos. También hubo menciones de riesgo en ámbitos ajenos a los entornos naturales, siendo los riesgos financieros, o los riesgos generados a partir de los conflictos sociales que hacen parte de la realidad nacional.

7.2.1 Concepto de riesgo en los planes de desarrollo nacional

El Plan de Desarrollo Nacional 2010-2014, *Prosperidad para todos* entiende por riesgo “la probabilidad de que se presente un nivel de consecuencias económicas, sociales o ambientales en un sitio en particular y durante un periodo determinado, resultado de interacciones entre amenazas y condiciones de vulnerabilidad” (Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, p. 593). También concibe al riesgo como la amenaza a partir de la ocurrencia de eventos probables, los cuales generan daños sobre elementos vulnerables, los cuales no cuentan con la capacidad de soportar, adaptar o resistir las amenazas.

Este Plan considera a la gestión del riesgo como un asunto de prevención y atención de desastres para el correcto desarrollo económico del país. En este sentido, se reconoce la problemática de riesgos como un tema relacionado con la forma de uso, ocupación y transformación del espacio físico ambiental del territorio. Este plan menciona que a partir del acelerado crecimiento y desarrollo habrá presiones ambientales sobre las que ya existen, por lo tanto las acciones de desarrollo de este plan propone el crecimiento económico a partir de parámetros de sostenibilidad. Esto significa, entre otros, “cambiar la tendencia del deterioro

ambiental, de los procesos inadecuados de ocupación y uso del territorio y adaptarse a la variabilidad climática” (Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, p.562).

El Plan también habla del concepto riesgo como aquel que se da a partir del origen natural, no como un riesgo adquirido a partir de las actividades antrópicas. Es decir, que riesgo natural es aquel que se da a partir de la intensidad de lluvias, del fenómeno de la Niña, pero no se menciona que precisamente estas manifestaciones naturales tienen su origen en las actividades industriales a escala global (Beck, 1986). También menciona que los riesgos se deben a las características geográficas del país, que, al combinarse con episodios largos de lluvias, ocurren desastres que ponen en riesgo la vida humana. Así lo manifiesta este plan al afirmar que

La ola invernal, más que una catástrofe, constituye una oportunidad para corregir errores y prevenir futuros desastres. Para que esta adversidad se convierta en una oportunidad, es necesario realizar un diagnóstico exhaustivo de la gestión ambiental y del riesgo del país, e identificar las modificaciones necesarias para atender las consecuencias recientes y prevenir o disminuir las futuras. En otras palabras, entender mejor nuestra geografía, conocer mejor nuestros riesgos e intervenirlos (Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014, p. 561).

Lo anterior entonces da cuenta de la concepción de riesgo en el documento de gobierno nacional para este periodo, donde la gestión ambiental se piensa para la prevención de catástrofes producidas por la ola invernal, de entender geografía nacional para conocer riesgos e intervenirlos, de evitar riesgos producto del desarrollo económico a partir del cumplimiento de la legislación existente en cuanto al manejo de los recursos naturales y a partir de programas de protección y conservación. De igual manera habla de la importancia de ocupar de manera adecuada el territorio para prevenir situaciones de riesgo. Esto se relaciona con distribución social del riesgo a partir de la ocupación del espacio (Beck, 1986). También menciona la gestión de riesgo todas aquellas acciones que ayuden a mitigar o reducir la vulnerabilidad de poblaciones que se enfrentan de manera directa a las consecuencias derivadas del cambio climático.

A partir de estas nociones de riesgo, donde se mencionan cuáles son las causas de los mismos, no hay una relación con las actividades del desarrollo que se hacen en Colombia,

como lo son las obras viales sobre terrenos inestables para ampliar la conexión interdepartamental, la construcción de hidroeléctricas o puertos. Estos proyectos del desarrollo inciden en la generación de riesgos, pero no se mencionan en las causas de riesgos en los planes de desarrollo.

Un alto componente de gestión del riesgo también puede notarse en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, *Todos por un nuevo país*. Las menciones de gestión del riesgo para la prevención de desastres también son ampliamente mencionadas en todo el documento, con especial énfasis a la prevención de desastres y mitigación de los impactos del cambio climático. En lo social está asociado al acceso a recursos y condiciones que permitan mejorar la calidad de vida, atendiendo asuntos de pobreza, salud, ingresos económicos, acceso a servicios, educación, etc.

Se destaca como novedad en la gestión del riesgo de este documento la constante mención de inversión económica para atender aquellas situaciones adversas que ponen en riesgo la vida humana. Habla de Sistemas de Protección como instrumento que busca la igualdad de oportunidades para el manejo de los riesgos a los que está expuesta la población. A partir de un Sistema de Protección Social

Se constituye la atención integral prioritaria para promover el desarrollo de las personas en situación de pobreza extrema y contribuye a la construcción de las capacidades más básicas para mitigar, prevenir y recuperar los riesgos de la población más vulnerable. Este sistema es transversal a diferentes estrategias de atención y componentes del SPS y plantea los mínimos vitales para la movilidad social al reducir las brechas más urgentes de la población (Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, p. 279).

Lo anterior significa que este plan prioriza acciones integrales en promover el desarrollo de las personas en situación de pobreza extrema y evitar los riesgos ante la población más vulnerable, lo que puede sugerir una idea en cuanto a la distribución del riesgo en la sociedad, donde aparecen comunidades que son más vulnerables que otras (Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018). Otra de las menciones que coincide con el plan de desarrollo del periodo anterior, tiene que ver con “las características geográficas del territorio colombiano, en el cual confluyen diversas amenazas de origen geológico e

hidrometeorológico, unido al proceso de ocupación y uso del territorio han contribuido al aumento de las condiciones de riesgo de desastres” (Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, p. 661). Estos factores se convierten en una amenaza a las intenciones de la economía verde, la cual busca potenciar el sector productivo agrario de Colombia para generar mayores oportunidades de desarrollo. En ese sentido, procurar la estabilidad de la naturaleza a partir de la adecuada gestión de los recursos, el cobro de pago o deudas a partir de externalidades propias de procesos de desarrollo, también se convierten en prioridades en el manejo de riesgos en este plan de desarrollo.

En Plan de desarrollo 2018-2022, *Pacto por Colombia, pacto por la equidad*, puede encontrarse la noción de gestión del riesgo similar a las de los dos planes de desarrollo anterior. Esto es, la gestión de situaciones provocadas por eventos climáticos que generan desastres en comunidades. Para ello el plan prioriza recursos financieros que serán invertidos para la atención a dichos desastres. Como componente adicional a la manera en la que se concibe el riesgo en los planes de desarrollo nacional, a parte de la ya mencionada gestión del riesgo, este plan de desarrollo habla de forma recurrente sobre el conocimiento del riesgo para la toma de decisiones. En este contexto Luhmann (1990) consideraría esta postura como una mayor conciencia en la concepción de los riesgos que motiva un mejor actuar más consciente con las consecuencias que se pueden evitar a partir de la actividad humana. En ese sentido, el plan afirma que para

Colombia es prioritario contar con información pertinente y accesible que permita identificar intervenciones estratégicas para prevenir y reducir el riesgo de desastres y lograr la adaptación al cambio climático, que aporte a la construcción de un país resiliente, minimice los impactos de los desastres y mejore las condiciones de seguridad para el territorio, la población y sus medios de vida (Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, p. 516).

En este Plan de Desarrollo también son mencionadas las acciones a partir del enfoque territorial que sugieren los PDET, es decir, que resulta importante para el plan incluir a los territorios y sus comunidades en la formulación de planes que mitiguen cualquier tipo de riesgo: ambiental, social, de conflicto, de salud, entre otros. La gestión del conocimiento que se pretende generar a partir del conocimiento del riesgo, de la identificación del mismo,

permite la dotación herramientas a la población para aumentar su grado de adaptación a las consecuencias derivadas de los riesgos. Para lograr el conocimiento del riesgo, este Plan propone generar conocimiento de escenarios de riesgos actuales y futuros, lo cual pretende la toma de decisiones. También habla la corresponsabilidad en el manejo del territorio que se da de forma sectorial, con el fin de disminuir el riesgo de desastres.

Nuevamente, en ninguna parte de los documentos de gobierno nacional analizados, se menciona a las consecuencias adversas que generan las megaobras como generadoras de escenarios de riesgos. Es decir, que el enfoque para el conocimiento y prevención de riesgos implica para estos planes de desarrollo el conocimiento del riesgo a partir de fenómenos ambientales como el calentamiento global o el cambio climático, o la apropiación ilegal del territorio, pero no se habla de escenarios de riesgos como aquellos derivados de megaobras del desarrollo como hidroeléctricas, terminales portuarias, expansión de la frontera agrícola entre otros asuntos. Tampoco se menciona en los documentos de gobiernos la mitigación de riesgo desde la no construcción de artefactos del desarrollo.

7.2.2. Concepto de riesgo en los planes de desarrollo de Antioquia

La concepción de riesgo en el orden departamental, a partir del Plan de desarrollo 2012-2015, *Antioquia la más educada*, considera aspectos previamente mencionados en los planes de Desarrollo Nacional. Es decir, que riesgos son aquellos que tienen que ver con el cambio climático, con las amenazas propias de una región que tiene particularidades geográficas que ponen en riesgo los asentamientos humanos y que a partir de una adecuada gestión del riesgo se tienen en cuenta acciones para mitigar las consecuencias adversas a estos. Se menciona la promoción y aplicación de instrumentos de gestión del riesgo, priorizando zonas con condiciones de mayor incidencia a partir de los efectos del cambio climático a partir de lineamientos técnicos, operativos y administrativos. El Plan señala la importancia en la articulación intersectorial para lograr una ocupación adecuada del territorio, esto es, prevenir que se asienten poblaciones en áreas que tengan alta probabilidad

de riesgo, lo que podría interpretarse como distribución del riesgo. Adicional a lo anterior, en este plan están presentes componentes mencionados en los Objetivos de Desarrollo Sostenible y en los Objetivos del Milenio, donde se dan orientaciones claras para la protección de comunidades que son vulnerables al riesgo.

En el Plan de Desarrollo *Antioquia piensa en grande* correspondiente al periodo 2016-2019, existen concepciones de riesgo similares a los demás planes de desarrollo indicados hasta ahora. Por ejemplo, se habla de riesgo poblacional debido a las características geográficas de los territorios, donde se afirma que: “Antioquia es un departamento con una gran variedad en aspectos topográficos, climáticos, geológicos y culturales y que a su vez tiene reconocidos problemas de infraestructura, lo que hace que sea una región altamente vulnerable a la ocurrencia de eventos catastróficos” (Plan de Desarrollo de Antioquia 2025-2019, p.51). Además, menciona a la región de Urabá como una zona donde los impactos del cambio climático pueden ocurrir de forma drástica. En cuanto a esta región particularmente el plan menciona que

de acuerdo al Plan Departamental para la Gestión del Riesgo de Desastres, DAPARD (2015), la población con alto índice de vulnerabilidad de acuerdo a su condición de pobreza y fragilidad resiliente del sistema, a ser afectada por eventos climáticos, se encuentra asentada en el Urabá Antioqueño con un 53,06% del total de su población (Plan de Desarrollo de Antioquia 2025-2019, p.153).

Las estrategias de desarrollo consignadas en este Plan, buscan identificar los escenarios de riesgos para reducir el existente y minimizar los impactos asociados a los desastres. Esto requiere la realización de acciones orientadas fortalecimiento institucional ya que es a partir de la participación de diferentes actores, que se puede conformar un sistema de gestión del riesgo.

En el Plan de Desarrollo *Unidos por la vida 2020-2023*, se tiene una concepción de riesgo como aquellos que están asociados a las condiciones hidrometeorológicas y climáticas, los cuales son los más recurrentes en el territorio departamental y los que históricamente más daños han causado en el departamento antioqueño. El documento menciona que en el tiempo reciente la erosión costera ha sido una situación progresiva que ha generado afectaciones en

todo el litoral costero de Antioquia. Entre los fenómenos que intensifican los efectos erosivos se encuentran procesos naturales -como el oleaje y el ascenso del nivel del mar- y antrópicos - como la construcción de algunas estructuras de protección costera, con diseños inadecuados, o la extracción indiscriminada de arena de playa-. Frente a esto no hay ninguna mención o relación a la actividad portuaria proyectada para la región, como la posible causante de afectaciones a la costa urabaense a partir del aumento del oleaje que genera el tránsito de buques de carga.

Para prevenir la ocurrencia de estos riesgos, el plan de desarrollo propone como base fundamental el conocimiento del riesgo a partir de estudios detallados, los cuales permitirán caracterizar, analizar y actualizar todo aquel escenario de riesgo, de acuerdo a las características de los territorios. Para lograrlo el Plan propone diferentes instrumentos y herramientas que para el monitoreo y la generación de alertas tempranas que eviten hechos catastróficos, sobre todo en aquellas poblaciones que se han visto mayormente afectadas por el conflicto armado del país. Este Plan señala que las comunidades deben ser resilientes ante la ocurrencia de los desastres y para ello se trabajará en una transformación cultural, que permita mejorar la calidad de vida a partir de un desarrollo sostenible y una adaptación al cambio climático.

Este documento de gobierno plantea acciones directas en cuanto a la disminución de las condiciones de amenaza y también de vulnerabilidad de la población antioqueña de eventos adversos que son de origen natural y antrópico no intencional. Habla de la intervención prospectiva y la correctiva y de la creación de proyectos integrales para la reducción de la vulnerabilidad y la construcción de obras que mitiguen riesgos.

Al igual que en los planes de desarrollo analizados hasta este momento, hay ausencia en la mención de los riesgos que generan las mega obras o actividades a favor del desarrollo económico, como causantes de riesgo para el territorio departamental. En ningún momento se menciona que la construcción de hidroeléctricas, la intervención montañas para la creación de túneles, la extracción de recursos naturales o la construcción de obras portuarias, entre otras actividades antrópicas, como generadoras directas de vulnerabilidad ambiental y social.

7.2.3 Concepto de riesgo en los planes de desarrollo de Turbo

El concepto de riesgo en una escala más local y desde la lógica de los planes municipales de Turbo, se encuentra en la propuesta para el periodo 2012-2015 una concepción de riesgo muy marcada a la prevención de las enfermedades. Es decir, que las acciones de riesgo se preocupan por la generación de condiciones favorables para la salud humana. También se habla de riesgo ante la corrupción administrativa y al riesgo social que tiene la ciudadanía al vincularse con grupos armados al margen de la Ley.

Este Plan toma como referente conceptual lo definido en el Plan Nacional de Desarrollo para el periodo 2010-2014, donde el “riesgo se entiende como la probabilidad de que se presente un nivel de consecuencias económicas, sociales o ambientales en un sitio en particular y durante un periodo determinado, resultado de interacciones entre amenazas y condiciones de vulnerabilidad” (p. 593). Al igual que planes de desarrollo mencionados hasta ahora, este plan pone en un escenario de riesgo al territorio a partir de sus características naturales. El plan afirma que

por las condiciones topográficas, climáticas y geológicas, el municipio de Turbo es un espacio para la ocurrencia de diferentes fenómenos físicos que sumados a las condiciones de vulnerabilidad de la población y sus medios de vida y a presiones dinámicas como la degradación ambiental, la rápida urbanización y el cambio climático, resultan en la configuración de complejos escenarios de riesgo de desastres (p.158).

A partir de lo anterior se puede inferir que este Plan de Desarrollo se inspira en el plan de desarrollo nacional (2010-2014) y departamental (2012-2015) para mencionar los aspectos relacionados al riesgo. En ese sentido no se mencionan asuntos adicionales que aporten a la noción de este concepto o su relación con las actividades humanas que lo provocan, mucho más en un escenario que se identifica como el polo del desarrollo portuario en el país.

El plan de desarrollo *Turbo educado y en paz* que se formuló para el periodo 2016-2019, también habla de la prevención de riesgo desde la salud lo cual fue mayormente

mencionado a lo largo de todo el documento, en el sentido de incentivar acciones que previnieran contraer enfermedades no endémicas. También habla de promover acciones institucionales para evitar que las personas sean nuevamente victimizadas en el marco del conflicto armado colombiano, o que caigan a las redes de reclutamiento de organizaciones al margen de la Ley. El plan menciona que existe una falla en el Plan de Ordenamiento Territorial, el cual no cuenta con un análisis detallado de las zonas de riesgo y amenazas a las que se encuentran expuestas las poblaciones rurales. Este plan expresa que “la existencia de zonas de alto riesgo requiere realizar obras de mitigación a fin de crear un clima favorable para un crecimiento económico estable” (Plan de Desarrollo de Turbo 2016 -2019, p.142).

Por último, el plan de Desarrollo *Turbo Ciudad Puerto* correspondiente al periodo 2020-2023 hace mención a la prevención del riesgo identificando los escenarios más recurrentes en el municipio, los cuales se identifican a partir de incendios, inundaciones por efectos de la naturaleza, el aumento de erosiones marítimas y en las riberas de los ríos, los cuales afectan principalmente a la comunidad rural. Este documento menciona que, para el momento de ejecución del plan de desarrollo, hay una desactualización en el *Plan Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres*, lo que implica realizar ajustes para para lo cual se debe realizar un ajuste que garantice la sostenibilidad del desarrollo a partir de los ámbitos social, económico y ambiental que posteriormente generen consecuencias positivas para el bienestar y la calidad de vida de los habitantes del municipio.

El Plan identifica otros factores provocadores de riesgos, siendo ellos los altos índices de pobreza y pobreza extrema. Señala que a estas problemáticas sociales le subyacen situaciones de “violencia intrafamiliar, deserción escolar, trabajo infantil, desempleo, ludopatía, delincuencia común, consumo de sustancias psicoactivas, micro tráfico, prostitución y trata de personas” (Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023, p. 143). El Plan sugiere que estas situaciones requieren de la promoción de una política social que conciba a los ciudadanos como sujetos activos de su propio desarrollo personal y familiar. Según el Plan, fomentar este tipo de soluciones se ve como un factor favorable para el sector social que se requiere para que Turbo sea una ciudad puerto.

Esos planes de desarrollo municipal conciben al riesgo como todas aquellas circunstancias que generan vulnerabilidad a los habitantes. Mencionan las probabilidades de

ocurrencia de hechos que pueden evitarse desde lo social y ambiental, pero aun así no hay un detalle frente a cuáles son esas acciones concretas que generan los riesgos diferentes a las ya mencionadas en los planes de desarrollo departamental y nacional. Las actividades antrópicas que generan riesgos en Turbo pueden percibirse similares a las ideas de riesgo encontradas en los planes de desarrollo nacional y departamental, sin embargo, en ningún momento se enfatiza a las obras del desarrollo como generadoras de riesgos para la población de Turbo. Incluso en el último plan de desarrollo de Turbo ciudad puerto que se concibe como la materialización del desarrollo portuario en la región no hay una suficiente información relacionada a las afectaciones que generan este tipo de artefactos de desarrollo como las que menciona el subcapítulo 3.3 de esta investigación, donde se detalla cómo la presencia de un puerto genera riesgos que afectan al ambiente como la contaminación y acidificación del agua, contaminación auditiva y visual, deforestación, dragado de playas, afectación a manglares (Ambiental Consultores, 2014), cambios en la formación del territorio, entre otros (Segrelles, (2000), Moreno (2017)). Lo anterior sin contar con los riesgos sociales que emergen al desplazar poblaciones asentadas en lugares donde se piensan llevar a cabo estas construcciones.

7.3 Concepto de desarrollo portuario en los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal entre el 2010 y el 2022

Las ideas encontradas sobre desarrollo portuario en los diferentes planes de desarrollo nacional, departamental y municipal entre el 2012 y el 2022, tienen que ver con aquellas apuestas por el fortalecimiento económico de la nación, a partir de las ventajas de ubicación geopolítica que tiene Colombia al ubicarse cerca al Canal de Panamá, así como una ubicación con puertas al Mar Caribe y al Océano Pacífico, por donde se moviliza la economía a través de rutas marítimas que entran en conexión vial con rutas regionales, nacionales e internacionales a lo largo de todo el continente americano. A continuación, se menciona cómo se concibe al desarrollo portuario en los diferentes planes de desarrollo analizados para esta investigación.

7.3.1 Concepto de desarrollo portuario en los planes de desarrollo nacional

Para el cuatrienio presidencial del 2010 al 2014, el desarrollo asociado al desarrollo portuario se menciona a partir de la priorización de macroproyectos con impacto regional y nacional, los cuales proveerán al país de un gran desarrollo económico. Este plan habla de fortalecer la productividad de las áreas portuarias desde los servicios logísticos y su integración de abastecimiento nacional e internacional. Asimismo, el Plan señala la Ley 1 de 1991, como la Ley que habla sobre los Planes de Expansión portuaria, los cuales “incluirán lineamientos específicos para estimular la inversión privada en zonas de actividad logística portuaria” (Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014, p. 48). Lo anterior identifica en el Plan de Desarrollo una necesidad de modernización y expansión portuaria y una estimulación de la inversión privada en la logística portuaria. Para desplegar las acciones encaminadas al desarrollo portuario de la Nación, el documento habla sobre apoyar los planes de ordenamiento territorial para la expansión de las ciudades puerto. En ese sentido, se habla de consolidación de modelos de ciudades logísticas, ciudades fronterizas, buscando identificar y aumentar los impactos positivos que las iniciativas portuarias generarán en función del transporte logístico y en los entornos locales. Lo anterior se relaciona con lo que propone Sánchez (2006) y Granda (2005) al referirse a las particularidades que adquieren las zonas donde se construyen obras portuarias, las cuales se convierten en ciudades puerto y en nodos de desarrollo económico que se conecta con la economía a diferentes escalas.

En el periodo de gobierno nacional correspondiente al cuatrienio 2014 al 2018, este tipo de desarrollo está sujeto a la optimización de las operaciones logísticas que implican un adecuado proceso físico y documental, lo cual incide en lograr tiempos más competitivos en el marco del comercio exterior. Lo anterior no solo tiene que ver con el transporte marítimo, sino también con el transporte vial. Es decir que este tipo de desarrollo está ligado a temas de competitividad nacional a partir de la integración con el sistema vial nacional.

Este Plan, al igual que el Plan anterior, menciona nuevamente la Ley 1 de 1991, mediante la cual ha sido posible la vinculación del sector privado en el desarrollo del sistema

portuario nacional en los últimos 10 años. El crecimiento anual posible a partir del desarrollo portuario en Colombia, ha implicado un incremento en las tasas de exportación e importación “del 15 %. Por lo tanto, se hace necesario preparar al sector portuario para los nuevos retos que imponen los tratados de libre comercio y la creciente competencia de puertos en Centroamérica y Suramérica” (Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, p.222). Este tipo de desarrollo resulta importante en el plan de desarrollo, en un escenario económico regional que incentivará la competencia portuaria en puertos de centro y Suramérica. En tal sentido, el plan sugiere que es

importante mantener el impulso en la inversión en las principales zonas portuarias del país (Buenaventura, Cartagena, Ciénaga-Santa Marta, el golfo de Morrosquillo y La Guajira) e impulsar la ampliación o construcción de terminales portuarios en zonas portuarias con potencial de expansión (el golfo de Urabá y Tumaco). Esto se adelantará tanto a través de concesiones existentes como con nuevos proyectos, con el fin de ampliar la capacidad de carga y mejorar la calidad de los servicios. Se estima que las necesidades de inversión en estas zonas portuarias son del orden de \$2 billones entre los años 2015 y 2018 (Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018, p.222).

En este sentido es claro en el documento de gobierno nacional el reconocimiento de las zonas portuarias previamente construidas y las que deben potenciarse a partir de la inversión de capital, en aras de incentivar el desarrollo económico del país. Para el periodo 2018 -2022, el plan de Desarrollo Nacional *Pacto por Colombia, pacto por la equidad*, menciona de manera amplia asuntos portuarios que previamente no se habían considerado en los planes de desarrollo anteriormente citados. Entre ellos se destaca el papel de la política portuaria y marítima la cual debe adaptarse a los retos portuarios del comercio exterior. Ello será posible a través del fortalecimiento del sistema portuario, el cual deberá suplir las necesidades de la industria marítima mundial y el comercio, bajo los principios de la sostenibilidad. En ese sentido, este plan habla del potencial geoestratégico que tiene Colombia al estar ubicado entre dos mares. Esto representa un potencial único como un activo estratégico de la nación y un motor para el crecimiento económico y para la equidad social. Adicional a esta condición,

y la vecindad del canal interoceánico de Panamá, le permite a Colombia comunicarse por vía marítima con los países del continente americano, la Unión Europea y la región de Asia-Pacífico, lo que habilita la conexión con más de 7.000 (UNCTAD, 2016) puertos marítimos del mundo. Dichas condiciones le permiten tener acceso al 60 % de los espacios oceánicos compartidos de altamar, y ser parte activa en la construcción de conocimiento científico, en y sobre la Antártida, con otros 53 países (Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, p.1398).

Esta ubicación geoestratégica de gran importancia para el país, pone a la nación en una privilegiada desde la geopolítica, la geoeconomía y lo geoambiental, “por lo que resulta fundamental ampliar el reconocimiento de los océanos como un activo estratégico, promoviendo el desarrollo del transporte y el comercio, aprovechando la biodiversidad y los recursos naturales marinos y estimulando el desarrollo de ambos litorales” (Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022, p.1397). En ese sentido, y para aprovechar las potencialidades de desarrollo portuario, el plan sugiere optimizar la conectividad nacional, fomentar el desarrollo de infraestructura y logística entre mar y vías terrestres para potenciar las actividades de transporte marítimo. Para lograr lo anterior, el Plan considera que se requiere

(1) incrementar la infraestructura y conectividad logística entre el territorio y los espacios costeros, marinos e insulares, (2) promover el desarrollo de la industria astillera y (3) el desarrollo de la industria pesquera (Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022, p1401).

Las dependencias comisionadas para lograr los propósitos en el desarrollo portuario son el Ministerio de Transporte en Coordinación con el Ministerio de Ambiente, en compañía de la Dirección General Marítima de Colombia - Dimar así como en las áreas o distritos portuarios (cómo se les denomina a las zonas donde se desarrollarán los proyectos portuarios). Para ello el Plan habla sobre el trabajo en los planes de ordenamiento territorial que apunten a la consolidación de ciudades puerto a partir de principios de competitividad, sostenibilidad y desarrollo de los territorios.

A diferencia de los conceptos de ambiente o de riesgo que son del interés de esta investigación, con el concepto desarrollo portuario se encontró una concordancia en cuanto a la manera en que se conciben dentro de los planes de desarrollo nacional y en los documentos que se analizaron para construir el estado del arte frente a este tipo de desarrollo

(p.e. De La Peña, (2005) Sánchez (2006) Rúa (2006), Aireu, (2013), González (2018)), así como en la referencia teórica que relaciona a las obras de modernización, con aquellas apuestas del desarrollo económico (Valcárcel 2006) Escobar (1996)). Esto quiere decir que los planes de desarrollo nacional están alineados con las ideas de modernización que requieren los países para sostener el modelo económico mundial, que busca mantener una alta productividad para el aumento del capital. Así mismo, hay una relación en cuanto a las concepciones del CUEES Urabá con las propuestas de desarrollo portuario que inciden en el desarrollo económico. Es decir, que en este análisis se identifica similitudes en la concepción del desarrollo portuario en la documentación, teoría, respuestas de las encuestas y revisión de planes de desarrollo.

7.3.2 Concepto de desarrollo portuario en los planes de desarrollo de Antioquia

En el periodo del 2012 al 2015, en el plan de gobierno departamental *Antioquia la más educada*, se mencionó de igual manera la ventaja a partir de la posición geoestratégica que tiene Urabá para el desarrollo industrial y económico que se da con el fortalecimiento del sistema de puertos en Colombia y especialmente en el Caribe. Este Plan de Desarrollo ve conveniente la conexión con el Canal de Panamá, lo que implica oportunidades para Urabá como un puerto alternativo para la prestación de servicios marítimos y navieros de la región continental. A partir de la ubicación geoestratégica, este Plan de desarrollo señala que

El modelo de desarrollo de Antioquia, al igual que el de Colombia, le ha dado la espalda al mar, lo que significa que no se ha aprovechado desde la perspectiva de sus recursos hidrobiológicos, de su posición estratégica frente a los sistemas portuarios de Colombia, América Latina y la Cuenca del Caribe, de su proximidad al Canal de Panamá y a la Zona Libre de Colón, y de la posibilidad de generar industria marítima, portuaria y de logística. Urabá cuenta hoy con un incipiente sistema portuario inducido por la actividad agroindustrial,

y de manera muy marginal ha desarrollado el turismo y la acuicultura marina y continental (Plan de Desarrollo de Antioquia 2012-2015, p 13).

Para avanzar en los propósitos de desarrollo este Plan tiene como meta promover el Golfo de Urabá y la zona del litoral en el marco del sistema portuario colombiano y de su cuenca del Caribe, a partir del programa *infraestructura para la competitividad*, el cual “busca planificar y gestionar la infraestructura para la competitividad, relacionada con acueductos regionales, energía, conectividad, tecnologías de información y comunicación, vías, autopistas, puertos y aeropuertos, para atender las nuevas demandas que generarían los nuevos desarrollos industriales y económicos” (Plan de Desarrollo de Antioquia 2012-2015, p, 14). Lo anterior lleva el alcance de la necesidad de modernización a asuntos que implican múltiples escenarios de conectividad, no sólo a través de la modalidad marítima, sino terrestre e incluso conectividad a partir de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

Es claro para este Plan poner en función diversas estrategias que posicionen la cultura marítima, no únicamente ligado a la inversión para infraestructura, sino en el conocimiento científico y tecnológico en el saber de los océanos, zonas costeras e insulares. Lo anterior se conecta con la puesta en marcha de los tratados de libre comercio que implica considerar la economía antioqueña, la visión del territorio y la necesidad de fortalecer los asuntos competitivos que para este caso resulten necesarios. Asimismo, este Plan “promoverá la localización de empresas asociadas al desarrollo marítimo y portuario, diversificando así su base económica y abriendo nuevas perspectivas para la inversión privada y la inversión extranjera directa” (Plan de Desarrollo de Antioquia 2012-2015), es decir que el costo para el fortalecimiento del sistema portuario en el Caribe resulta ser un asunto que puede estar a cargo de inversión privada, cuyos alcances no se alcanzan a contemplar ni a definir en el documento de gobierno.

En *Antioquia piensa en grande*, documento de gobierno departamental para el periodo 2016 -2019, el desarrollo portuario hace parte de las iniciativas de modernización del departamento, que puede ser promovido por el Estado y también por la empresa privada. Este plan considera que el desarrollo industrial se encuentra en Urabá como una región clave para aumentar el peso económico de Antioquia. En ese sentido, el Plan de Desarrollo de

Antioquia para este periodo tiene claro el apoyo a proyectos de modernización como la construcción del Túnel del Toyo, obras complementarias a los

“proyectos viales Mar 1 y Mar 2, que nos permitirá a los Antioqueños a través de nuestros mares conectarnos con el mundo, para lo cual “Antioquia Piensa en Grande” apoyará de manera contundente la construcción y operación de los proyectos portuarios planteados para la región de Urabá. En caso tal de presentarse alguna dificultad con ellos, este Gobierno insistirá ante el sector privado, para que una iniciativa de estas características fundamental para el comercio, la economía y el turismo regional, sea una realidad. Si es del caso, el Gobierno Departamental evaluará su participación como socio, promotor o ejecutor de estos proyectos (Plan de Desarrollo de Antioquia 2016-2019, p. 52).

Para este Plan de Desarrollo, aunque hay claridad en los propósitos de aprovechar los potenciales que tiene el departamento para la extracción de recursos, el aprovechamiento minero, la construcción de infraestructura para el desarrollo portuario, entre otros, no es muy clara la relación que podría haber en el sentido de identificar las consecuencias a partir de estas actividades encaminadas a la lógica de desarrollo mundial, que busca el crecimiento económico y lo argumenta a partir de elogios a los beneficios del desarrollo para el país. No habla de preservación marino-costera, así como tampoco de los recursos hídricos que se ven afectados directamente por las actividades antrópicas que deja las iniciativas del desarrollo.

En *Unidos por la vida*, Plan de Desarrollo para el periodo 2020 -2022 el desarrollo portuario se menciona como un dinamizador de la economía y es claro en este Plan la mención de tres obras portuarias en el Golfo de Urabá: “Puerto Antioquia, Puerto Pisisí y Darién International Port. Estas iniciativas buscan dinamizar la economía, no solo de la subregión Urabá, sino también del Departamento” (p. 276). El desarrollo portuario identificado en este Plan de Desarrollo busca poner en marcha un mejoramiento de toda la infraestructura logística y el mejoramiento de las existentes, con el fin de fortalecer los diferentes nodos de transporte en función del intercambio comercial de mercancía y el transporte de pasajeros.

Algo que pone en evidencia el discurso sobre los beneficios del desarrollo portuario en la región de Urabá, tiene que ver con los recursos económicos derivados de la actividad

portuaria, donde “los municipios y distritos con puertos marítimos y fluviales donde se transportan dichos recursos o productos derivados de los mismos, tendrán derecho a participar en las regalías y compensaciones, así como a ejecutarlas directamente” (Plan de Desarrollo de Antioquia 2019-2022, p. 540). A partir de lo anterior también se supone el incremento en la generación de empleo que implica el beneficio de la región. Así como en los demás planes de desarrollo tenidos en cuenta hasta ahora, el asunto de los beneficios a partir del desarrollo portuario habla de externalidades positivas tanto para el país, como para la región. Ante dichas promesas del desarrollo pareciesen indubitables las posibilidades de encontrar factores colaterales a este tipo de obras.

En los planes de desarrollo departamental durante los años 2012 al 2022 se identifica claramente, cómo el departamento de Antioquia es un lugar priorizado para realizar obras de desarrollo portuario que se conectan con obras viales por donde se proyecta movilizar mercancía, bienes, servicios, es decir, dinamizar la economía. Lo anterior motiva la creación de estrategias para incentivar todas las apuestas del desarrollo portuario e incluso mencionan la posibilidad de que sea la empresa privada la encargada de materializar estos propósitos para el desarrollo económico de la región. Tal como se mencionó en la descripción del contexto que motiva esta investigación, todo lo que se habla a partir del desarrollo portuario tiene una gran justificación en cuanto a los beneficios socioeconómicos, el desarrollo de las economías locales, regionales y nacionales entre otros asuntos, pero hay ausencia en la mención de las consecuencias ambientales y las consecuencias sociales a partir de la intervención de los territorios donde se instalan estos artefactos del desarrollo.

Sobre todo, aquellos que deben protegerse, cuidarse, preservarse para la conservación de la vida, tal como se menciona en los planes del desarrollo a partir de su noción y concepción de ambiente. Lo anterior muestra una contradicción, pues si bien se menciona en gran parte de los planes de desarrollo la importancia de cuidar los entornos naturales cuando se indaga sobre el concepto de desarrollo portuario, no hay ninguna consideración frente a las afectaciones ni a los riesgos ni a la vulnerabilidad que estas ideas pueden generar tanto a los ecosistemas, como a los humanos es decir a la vida.

7.3.3 Concepto de desarrollo portuario en los planes de desarrollo de Turbo

En el orden municipal, para el periodo de 2012 al 2015, el Plan de Desarrollo de Turbo, menciona la necesidad de modernización del muelle turístico, el cual presentó por muchos años un problema sanitario, en tanto se concibió como lugar de descargue de aguas domésticas y al tiempo el lugar de embarque y desembarque de pasajeros. El tema de desarrollo portuario, se reconoce dentro de este plan de desarrollo al mencionar que las ventajas competitivas se relacionan “con los esfuerzos conjuntos de modernización y dotación de capacidades que permitan la penetración de mercados, el crecimiento sostenido y el mejoramiento del bienestar de la población” (Plan de Desarrollo de Turbo, p. 162). Para lograr dichos propósitos se menciona la necesidad de avanzar de forma conjunta para la construcción de vías terrestres, puertos marítimos y aeropuertos, centros logísticos, etc.

Al igual que todos los planes de desarrollo analizados, se menciona que la ubicación geográfica de Turbo permite ser una puerta de entrada y salida internacional de Urabá. En ese sentido se identifica como necesaria la adecuación física para la creación de corredores viales entre Vía Casanova – Nueva Colonia, que conecta al área de influencia con el desarrollo portuario (Puerto Antioquia). Adicional a esto, la gestión administrativa es consciente sobre el

apoyo y acompañamiento a la construcción y operación de un terminal portuario de gráneles solidos de gran calado en la Bahía Colombia, Municipio de Turbo Antioquia. El apoyo y acompañamiento al estudio y diseño del Puerto de Aguas profundas en Urabá Antioquia. La promoción y acompañamiento a la Zona Franca de Turbo. El acompañamiento a los comerciantes de la Subregión de Urabá en la Gestión de compras colectivas en el exterior. El apoyo a otras iniciativas de desarrollo Portuario en el Municipio de Turbo, con proyección internacional (Plan de Desarrollo de Turbo 2012-2015, p.166).

El Plan de Desarrollo municipal 2016-2019 menciona que el desarrollo económico es un factor para que el municipio tenga escenarios de vida más elevados, a partir del desarrollo social. Este plan de desarrollo, habla desde el enfoque integral a partir de la relación del

Estado y la sociedad los cuales deben ser garantes de la sustentabilidad del territorio. En estas ideas se puede evidenciar una tendencia al concepto de desarrollo humano y también en el desarrollo sustentable, es decir varias teorías de desarrollo en un mismo plan de gobierno municipal. Esto puede deberse a las particularidades sociales que conforman al municipio de Turbo, donde se hace necesaria la inclusión de estrategias que permitan condiciones y oportunidades para todos los habitantes, desde la “equidad de género, la justicia social, los derechos de los ciudadanos, el desarrollo humano, la igualdad socio-espacial” (Plan de Desarrollo de Turbo 2016-2019, p.17).

A partir de las características fluviales que cuenta Turbo, al contar con la desembocadura del río Atrato y el Río León, el Plan considera que el municipio “sostiene la actividad comercial entre Quibdó, Cartagena y Panamá. Y que, además, desde el año 1997 se dio viabilidad a la construcción de un puerto en la Bahía Pisisí, lo cual permitirá al municipio un avance en su desarrollo” (Plan Municipal de Turbo 2016-2019). A raíz de lo anterior, el Plan de desarrollo se prioridad a la construcción del corredor industrial de Turbo y Nueva Colonia como obra más importante que se construirá en la localidad turbense y lo que contribuirá a que el municipio se convierta en la mejor esquina del mundo (Plan Municipal de Desarrollo, 2016-2019, p.44)

Si bien este plan de desarrollo cuenta con una noción definida en cuanto al desarrollo portuario el cual es destacado como un impulsor de desarrollo que traerá consigo grandes beneficios al municipio, también destaca dentro del mismo documento de gobierno, los servicios ecosistémicos que presentan las áreas naturales de la localidad. Lo cual pone en un mismo escenario una realidad ambiental que desde la lógica de conservación se debe considerar y al mismo tiempo pone en modo destacado el ideal portuario que traerá consigo grandes beneficios, desarrollos económicos y competitivos para la región.

Finalmente, en el plan de desarrollo Turbo Ciudad Puerto correspondiente al periodo 2020 -2023, resulta evidente identificar la tendencia, intención y claridad que hay frente al desarrollo portuario proyectado para el municipio. En este plan de gobierno municipal se tiene como meta fomentar el desarrollo humano a partir del desarrollo económico. Esto implica impulsar la economía a través del emprendimiento, la innovación y la capitalización de inversiones. Procurará trabajar para

lograr eficiencia administrativa y sostenibilidad financiera, que permitirá proyectar a nuestro Distrito como atractivo para la inversión y el desarrollo económico de la región; además, la materialización de este plan, será una gran apuesta para construir Turbo Ciudad Puerto, reconociendo las características diferenciales de zona del territorio, con el fin de potencializar sus dinámicas socioeconómicas, culturales y comerciales (Plan de Desarrollo de Turbo 2020-2023, p. 15).

A diferencia de los planes de desarrollo analizados en esta investigación, el de Turbo Ciudad Puerto menciona al desarrollo portuario como un “momento histórico para reorientar y liderar el desarrollo de la ciudad puerto; teniendo en cuenta que enfrentamos una oportunidad única para transformar la dinámica de crecimiento, en el marco de una zona en auge; con detonantes claves para el desarrollo” (Plan de Desarrollo de Turbo 2020-2023, p. 20). Aquí se hace referencia a las ya mencionadas autopistas 4G, los puertos marítimos sobre el Golfo de Urabá, así como la inversión privada. Incluir estas nociones sobre lo que implica tener una ciudad puerto, la cual es el soporte de toda una infraestructura que va más allá de una terminal portuaria, sino que es la dinámica permanente del transporte de mercancía que entra y sale del país, implica considerar múltiples variables que deben tenerse en cuenta en el sentido de poder tener la capacidad de soportar la dinámica portuaria y todo lo que ello implica. En ese sentido, el documento de gobierno pretende

construir una ciudad distinta y mejor, donde se promueva e amor por el territorio, la apropiación de lo público como escenario para el desarrollo y el disfrute desde el sentido de pertenencia, y la transformación del bienestar de sus moradores como reflejo de la confianza ciudadana en la capacidad de ser mejores y vivir mejor (p.20)

Turbo Ciudad Puerto es un proyecto que se visiona como una realidad territorial para Urabá, la cual contará con la capacidad para albergar servicios portuarios, logísticos, industriales, comerciales y a la vez turísticos. Lo que resulta curioso de esta visión es que se pone sobre una misma capa el beneficio a partir del desarrollo industrial y a la vez se incluye el tema de turismo, el cual valdría revisar cómo se hace realidad en medio de intervenciones sobre los entornos naturales con repercusiones que son riesgosas para todos los ecosistemas. Por ejemplo,

El inminente desarrollo portuario e industrial de Urabá, aunado a la construcción de las autopistas que nos conectan con las principales centrales de consumo del país, generan una dinámica económica que ofrece oportunidades para emprender e innovar en materia comercial, turística y cultural. En este orden ideas, el programa Turismo Sostenible permitirá generar las condiciones necesarias para abrirle paso a nuevas empresas que a través de la innovación aprovechen los recursos del territorio, nuestro mar y la ubicación geoestratégica para desarrollar proyectos de turismo sostenible y la producción de bienes y servicios asociados al ecosistema marino (Plan de Desarrollo de Turbo 2020-2023, p. 224).

Al estar inscrito en un periodo posterior a la firma de los acuerdos de Paz, se da prioridad a Turbo como un municipio PDET. Desde este enfoque el Plan de Desarrollo propone articular las iniciativas que superen inequidades y aumenten la competitividad del territorio “garantizando además entornos protectores para que la infancia, la adolescencia, la juventud y las familias gocen efectivamente de sus derechos” (Plan de Desarrollo de Turbo, 2020-2023, p.21). Así mismo, dentro de las estrategias que fomentarán el desarrollo humano a partir del desarrollo portuario, se contempla el Plan Integral de Desarrollo de Nueva Colonia, PINCEL, el cual es un instrumento de planificación para el corregimiento de Nueva Colonia y Río Grande,

a través del cual se orientan los proyectos de inversión requeridos para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, de tal forma que la población disponga de las condiciones mínimas y necesarias para aprovechar las ventajas de los procesos de transformación territorial que trae consigo la construcción de Puerto Antioquia en el Golfo de Urabá (Plan de Desarrollo de Turbo 2020-2023, p.32).

Como se destacó en el subcapítulo 2.2 de esta investigación, el Plan Integral de Nueva Colonia PINCEL, surgió como una iniciativa del Comité Universidad Empresa Estado Sociedad capítulo Urabá, el cual significa una apuesta colectiva de diferentes actores para trabajar en reducir las brechas socioeconómicas del territorio. A partir del despliegue de PINCEL se pretende orientar a los actores económicos de la sociedad para “la priorización de las inversiones y fortalecer la cadena de valor frente a las metas definidas en los distintos niveles de gobierno, fundamentados en los ODS y concretados a través de indicadores que

aporten al cumplimiento de las metas generales” (Plan de Desarrollo de Turbo 2020-2023, p.32). Que en un plan de desarrollo se considere las iniciativas de un Comité Universidad Empresa Estado CUEE, implica la vinculación de todo aquello que tenga que ver con potenciar las oportunidades vocacionales del territorio, así como el emprendimiento de iniciativas empresariales locales.

A partir del análisis de los planes de desarrollo de Turbo desde el año 2012 hasta el 2022 es posible identificar una noción de desarrollo portuario que ha estado presente a lo largo de los años, a pesar de que las obras que se proyectan construir en los denominados Puerto Antioquia, o Puertos Pisisí, aún no hayan iniciado al momento de realizar esta investigación (entre el 2019 y el 2022). Es común encontrar asociación al concepto de desarrollo portuario en esos documentos la necesidad de una presencia de estas mega obras como factores que beneficiarán a los habitantes de la región en tanto pueden incrementarse las ofertas de empleo a partir de las empresas que emergerán en términos de logística, turismo, servicios náuticos, entre otros. La noción de desarrollo portuario está más presente en el plan de desarrollo municipal *Turbo Ciudad Puerto* donde todas las estrategias y todos los programas de gobierno están encaminados en potenciar a esta región como un distrito portuario el cual debe tener características sociales, de infraestructura, económicas etc., que la hagan merecedora de ser concebida como una ciudad puerto. Lograr este propósito implica que el municipio se conciba como un territorio competitivo, e innovador, que debe superar las barreras de la pobreza y de desigualdad social.

Particularmente el plan de Desarrollo *Turbo Ciudad Puerto*, concibe una idea de cómo se debe integrar el desarrollo portuario con la realidad de los habitantes del municipio, a partir de lo que propone el Plan Integral de Nueva Colonia, PINCEL, el cual fue incluido de forma descriptiva en el capítulo 2 de esta investigación. Pese a que PINCEL es una apuesta que tiene que ver con el trabajo realizado por el CUEES Urabá, la mención de PINCEL estuvo ausente en las respuestas dadas por este actor al indagar sobre el desarrollo portuario en la región. A partir de lo que se analizó en los planes de desarrollo de Turbo, todos los documentos de gobierno están a favor del desarrollo portuario como un factor necesario para mejorar las condiciones socioeconómicas de esta región y van de la mano con las ideas de desarrollo económico que proponen los documentos consultados sobre esta clase de

desarrollo (De La Peña, (2005) Sánchez (2006) Rúa (2006), Aireu, (2013), González (2018)). Sin embargo, cada una de estas ideas de desarrollo carecen de nociones sobre las consecuencias adversas que dejan sobre la naturaleza y sobre las personas este tipo de actividad económica (ver subcapítulo 3.3).

Como una síntesis a partir del análisis de todos los planes de desarrollo consultados en el orden local departamental y nacional a continuación se propone la infografía 9, la cual clasifica las tendencias en la concepción de ambiente, la concepción de riesgos y la concepción del desarrollo portuario, en los diferentes planes de gobierno. En el entendimiento de estas concepciones es importante identificar que todos los planes de desarrollo tienen unas posturas que los orientan, pero cuando se intenta analizar desde un enfoque particular la forma en la que abordan los conceptos de ambiente, riesgo y desarrollo portuario, se encuentra que estas posturas se contradicen unas con otras. Pues si bien, por un lado, se habla de preservar el ambiente que es preservar la vida, también se habla sobre potenciar el desarrollo portuario como una necesidad para la nación, pero no se menciona la vulnerabilidad que implica para los territorios llevar a cabo este tipo de mega obras. Este tipo de discrepancias son las que generan tensiones, conflictos y situaciones que finalmente terminan haciendo un desarrollo nocivo para la vida.

El concepto de riesgo extraído en cada uno de los planes de desarrollo menciona causas que generan vulnerabilidad a aquellos factores externos, a eso otro que ocurre y que amenaza a la sociedad. Es decir, que se habla de factores causantes de riesgo fenómenos como el cambio climático, ola invernal, los deslizamientos de tierra y demás catástrofes de origen natural, como si no se reconocen, ni relacionan, que estas son manifestaciones y consecuencias también de las actividades humanas sobre los ecosistemas, como resultado de las diferentes manifestaciones del desarrollo económico. Sostener el sistema económico mundial afecta y vulnera al sistema ambiental. De acuerdo a lo anterior, es posible inferir que no hay una postura coherente frente a lo que exponen los planes de desarrollo analizados, pues preservar entornos naturales, no será posible mientras se pongan en marcha no solo una, sino tres obras de modernización a partir de los diferentes dispositivos del desarrollo económico –puertos– que se piensan instalar en el golfo de Urabá.

Infográfico 9: Concepciones de ambiente, riesgo y desarrollo portuario en planes de desarrollo

Concepciones de ambiente, riesgo y desarrollo portuario en los planes de desarrollo

Nacional, departamental (Antioquia) y municipal (Turbo) desde el 2010 al 2022



Ambiente

El ambiente es un capital natural.

El ambiente es una riqueza natural que privilegia al país.

El ambiente es un activo de la nación que debe garantizar el desarrollo de Colombia.

El ambiente implica acciones de preservación para lograr el desarrollo sostenible.

El ambiente significa áreas preservadas, árboles sembrados.

Por la ubicación del país/departamento/municipio y características geográficas hay riesgo de origen natural.

La ola invernal genera riesgos a las poblaciones ubicadas en zonas vulnerables.

Hay población más propensa a sufrir riesgos por su ubicación ilegal.

La apropiación inadecuada del territorio genera riesgo en las personas.

El cambio climático genera riesgo a las personas.

Se debe mitigar el riesgo a través de un sistema integral de monitoreo, gestión, mitigación y adaptación.



Riesgo

Es una necesidad para la nación.

Se debe aprovechar la ubicación geoestratégica de Colombia.

Se debe fortalecer el sistema portuario de la nación.



Desarrollo portuario

Colombia debe ser competitiva e insertarse en la dinámica económica mundial.

El país debe modernizarse.

El desarrollo portuario debe integrarse con las obras de conexión vial que se están construyendo en varios tramos del país.

Se debe aprovechar que el país cuenta con el recurso marítimo óptimo para llevar a cabo iniciativas portuarias y a la vez velar por la seguridad y protección de la soberanía.

El desarrollo portuario posibilita una mayor productividad del país, al generarse alternativas de intercambio de mercancías. También en el desarrollo del sector turístico al posibilitar el arribo de cruceros.

Fuente: a partir de elaboración propia.

8. Conclusiones

Las infraestructuras que surgen a partir de procesos de modernización como los megaproyectos portuarios son realidades territoriales que se escriben en otros tiempos y en otros espacios muy distantes de su materialización. Por ejemplo, los puertos que se planean construir en Urabá, se relaciona con una lógica de un país volcado a una economía capitalista, a una lógica de la globalización, en la cual la modernización pasa por la capacidad y por la rapidez que haya en la capacidad de entrar y sacar carga, los cuales son definidos desde la centralidad y no desde la región directamente.

El desarrollo portuario es un tema que incide de forma muy directa en los proyectos de desarrollo a escalas locales, regionales, nacionales e internacionales. Este tipo de actividad humana se piensa como un tipo de solución a la logística de transporte de mercancía global, que es necesaria para los flujos económicos establecidos en la sociedad actual. Colombia al encontrarse ubicada en un punto geoestratégico dentro de las rutas marítimas comerciales en América y el mundo, no es ajeno las dinámicas concernientes al desarrollo, la modernización y las plataformas portuarias, como soportes de la economía a escala mundial.

La construcción de un puerto marítimo lleva consigo la necesidad de implementar una serie de características que moldean los espacios donde se instalan. Dichas modificaciones generan transformaciones de realidades previamente establecidas y que hacen parte de identidades territoriales apropiadas por diferentes comunidades que habitan esos lugares, además de las características naturales que definen también la identidad de un territorio. Referente a esas transformaciones, existe un discurso que habla sobre beneficios locales para alcanzar oportunidades de progreso expresadas por los integrantes del CUEES Urabá y también en los diferentes planes de desarrollo nacional, de Antioquia y de Turbo, analizados desde el 2010 al 2022. Sin embargo, en aquellas nociones de desarrollo portuario no son mencionados as repercusiones socioambientales que se derivan de la actividad portuaria. La noción que hay en estas fuentes (documentos de gobierno) sobre afectaciones es mínima en comparación con lo que significa en términos reales el hecho de afectar un ecosistema marino, aumento de emisiones de dióxido de carbono por la combustión generada de los buques, la acidificación del agua de mar por donde transitan los buques de carga, el

aumento en el oleaje del Golfo de Urabá que genera el movimiento de las embarcaciones, deforestación de manglares, por mencionar algunos aspectos. Sin embargo, el CUEES Urabá considera afectaciones ambientales y sociales a partir del desarrollo portuario, pero estas consideraciones que son muy similares a las documentadas en el capítulo 3.3 de la investigación, no se tienen en cuenta cuando se habla de desarrollo portuario como un factor que beneficiará a la región.

Si bien el desarrollo portuario en la región del Urabá antioqueño no es una realidad que se esté materializado en el momento de realización de esta investigación, sí es una realidad escrita que se sustenta en las propuestas de los planes de desarrollo municipal, departamental y nacional de los últimos años, lo cual se convierte en una realidad que se va construyendo en el imaginario de las personas y con ellas los significados que le da el desarrollo portuario. Un ejemplo de ello es lo que se encontró en cuanto a las concepciones sobre riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario en los integrantes del CUEES Urabá, quienes consideran que el desarrollo portuario generará múltiples beneficios a la región. Pero ninguno mencionó, por ejemplo, la necesidad de aumentar medidas de protección a los ecosistemas más vulnerables, o a las comunidades que tienen asentamientos en las zonas costeras y que muy posiblemente se verán afectadas por el cambio de condiciones en su entorno, tal como se describió en el subcapítulo 3.3 de esta investigación.

Además de los riesgos ambientales que surgen en el proceso de construcción de proyectos portuarios, existen riesgos por afectaciones sociales a raíz del desplazamiento de sus habitantes, así como la variación de sus hábitos tradicionales. Por esta razón resulta pertinente mencionar otras concepciones de Urabá, tal como se incluyó en el primer capítulo de esta investigación, para comprender su contexto y cómo los riesgos socioambientales derivados de los puertos se relacionan con el contexto social y ambiental que tiene la región del Urabá y pueden agravar situaciones ya existentes, e incluso generar otro tipo de dinámicas que desfavorezcan la realidad territorial.

Al contrastar los beneficios del desarrollo portuario encontrado en la literatura versus lo que sucede en puertos como Buenaventura (Colombia) la realidad está lejos de parecerse a las ideas de desarrollo portuario en Colombia. De otro lado, en lo que refiere a desarrollo portuario y ambiente, hay un conocimiento sobre las afectaciones y riesgos generados en la

biota de los lugares donde se instalan las terminales portuarias marítimas. Para contrarrestar las implicaciones negativas a partir del desarrollo portuario se llevan a cabo planes de gestión ambiental para mitigar los riesgos ambientales. Esto no quiere decir que los efectos negativos del desarrollo portuario desaparezcan; estos permanecen allí y solamente son mitigados mediante algunas acciones de monitoreo y seguimiento

A partir de la aplicación del instrumento de esta investigación, se obtuvieron respuestas que dieron indicios sobre las concepciones de los integrantes del CUEES Urabá en cuanto a los riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario en la región. Si bien algunas respuestas pudieran parecer poco profundas, esto se debe a que las personas participantes no estaban preparadas para responder sobre las distintas temáticas que se consideraron en el cuestionario. De ahí lo importante de esta forma en obtener información de la fuente primaria, pues al estar desprevenidos sobre el contenido de la encuesta y la clase de preguntas que ésta tenía, emergieron respuestas espontáneas sobre el desarrollo portuario, sobre riesgos sociales y ambientales a partir de este tipo de desarrollo. Esto permitió identificar que la tendencia en la concepción de desarrollo, desarrollo económico y desarrollo portuario es similar a las encontradas en los planes de desarrollo.

Hay una similitud en las consideraciones sobre las concepciones de desarrollo y desarrollo portuario en Urabá que se asemeja a lo encontrado en las nociones de desarrollo portuario en los diferentes planes de desarrollo analizados. Y es en cuanto el desarrollo portuario, que tiene una alta importancia en el desarrollo del país, al considerarlo como un dinamizador de la economía a diferentes escalas. En cuanto a las afectaciones a partir de terminales portuarias marítimas, se pudo identificar conocimiento sobre las afectaciones a los entornos naturales, en similitud a lo que se detalló en el subcapítulo 3.3 de esta investigación.

Lo que se ha escrito en los planes de desarrollo de los últimos 10 años, es una concepción de desarrollo que plantea un escenario claro frente a la intervención de la geografía nacional para la construcción y fortalecimiento del sistema portuario. A la par menciona la importancia que implica para el país poseer una riqueza ambiental que se debe proteger. Sin embargo, tener una postura que habla sobre intervenir esa riqueza y a la vez protegerla, resulta en una postura ambivalente que se contradice en sí misma.

Los enfoques de desarrollo encontrados tanto en los planes de desarrollo nacional, departamental (Antioquia) y municipal (Turbo), dan cuenta de una visión de desarrollo que es múltiple, es decir, que se habla de desarrollo económico, desarrollo social, desarrollo humano y desarrollo sostenible. Estas posturas de desarrollo se ponen en un escenario que, si bien pudieran incluirse para trazar ideas de beneficio para la sociedad, no se considera que en sí cada una de esas posturas pudiera contradecirse internamente, aún más cuando se habla de políticas de conservación y preservación de recursos naturales y de protección a la población civil más vulnerable, pero a la vez sobre la necesidad de explotación de los recursos y los activos naturales con los que se destaca la nación.

La noción de riesgo en los planes de desarrollo y en los integrantes del CUEES Urabá es una noción de riesgo que está orientada principalmente hacia dos aspectos: prevenirlos y mitigarlos. En ese sentido, y partiendo de las decisiones de modernización nacional, no se considera ninguna posibilidad para evitar que la industria portuaria se integre en la región de Urabá en tanto que es una región con condiciones ecosistémicas únicas en el mundo e importantes para sus habitantes. Se habla de mitigar el cambio climático, pero incluso éste pareciera concebirse como aquel fenómeno que se genera en otras partes del mundo y que repercute en las costas de Urabá. No se concibe al desarrollo portuario como un generador del cambio climático, sin embargo, resulta ser una actividad del desarrollo económico que implica emisiones de dióxido de carbono, genera acidificación en los mares, consume combustible fósil, y es el soporte de la producción a gran escala, la cual demanda de materias primas que se extraen de entornos naturales que cada día se van menguando.

Si bien los beneficios materiales que se encuentran dentro del desarrollo económico a partir del desarrollo portuario mencionan la creación de nuevos cargos y empleos que serán prioridad para los habitantes de Urabá, no es una garantía que la mano de obra que requiera todo el sistema portuario en Urabá sea propiamente de este territorio. Tampoco queda clara la sostenibilidad de los beneficios a largo plazo.

Es posible identificar la noción de riesgo en los planes de gestión que proponen las industrias portuarias, las cuales tienen en cuenta las consideraciones e impactos a partir de estas obras en los entornos sociales y naturales. Sin embargo, lo que reflejan las respuestas es que los aspectos, consideraciones, factores de riesgo que se proponen desde una

perspectiva teórica, no están presentes, por ejemplo, el concepto de riesgo como tal no es concebido desde una noción conceptual o teórica, pero sí como planes de gestión y mitigación de riesgo.

Si bien en la documentación consultada aparece una publicación de autoría del CUEES Urabá, el cual se llama Plan Integral de Nueva Colonia PINCEL, éste no fue mencionado por los diferentes autores que participaron de la encuesta. Esta particularidad o la ausencia de la mención de PINCEL puede sugerir que el Comité, si bien está enterado de lo que sucede en cuanto a la generación de puertos en el territorio, no tiene muy en cuenta cuál es el plan integral de manejo previo a la construcción de esta infraestructura en la región. Es decir, que aparentemente están desconectados de esta publicación que supuso el trabajo académico e institucional en la región donde va iniciar el primer puerto, Puerto Antioquía y que sí se incluye en el plan de desarrollo de Turbo, Ciudad puerto, para el periodo 2020-2023.

No obstante, la comunicación y la socialización de lo que hace un puerto como hace parte de procesos que llevan a cabo las empresas portuarias, no es habitual encontrar menciones profundas sobre las afectaciones ambientales y sociales que esto genera, pues tiene más peso discursivo el beneficio económico y las posibilidades de desarrollo regional. Más que hablar del desarrollo y oportunidades, el hablar de los impactos podría incidir en tener concepciones más reales sobre los riesgos socioambientales a partir del desarrollo portuario.

En los documentos de gobierno consultados y en las respuestas obtenidas a partir de la aplicación del cuestionario en el CUEES Urabá, existe una tendencia en identificar como vulnerables a las poblaciones que están habitando los espacios donde se construyen las grandes obras del desarrollo. Sin embargo, lo interesante de esta investigación radica en que justamente cuestiona de forma directa a actores, que en su mayoría representan a diferentes estamentos de poder, es decir, aquellos actores que no están en una posición de vulnerabilidad, pero cuyas decisiones inciden en la realidad de los otros. Cuestionarlos directamente también es un acto válido frente a las acciones derivadas de los proyectos de desarrollo sobre las comunidades.

Las diferentes concepciones sobre desarrollo, desarrollo económico y desarrollo portuario expresados por los actores que hicieron parte de la investigación, da cuenta de unas nociones muy relacionadas con los planes de desarrollo nacional, regional y municipal que se analizaron en tanto a los beneficios que supone el desarrollo portuario en una región. Esta concordancia en las nociones se evidencia en los retos que supone para el territorio en temas de competitividad en el que, por su ubicación geográfica, Urabá pareciera estar destinada a ser una región altamente competitiva para responder a las dinámicas de la economía mundial a partir del desarrollo portuario, generando grandes oportunidades para el desarrollo del país.

Los aspectos ambientales que hacen parte de las reflexiones e ideas expresadas en el CUEES, e incluso en los planes de desarrollo consultados, dan cuenta de nociones sobre el concepto ambiente muy orientadas hacia el ambiente como objeto y ambiente como sistema. Es decir, como aquel ambiente que le sirve como recurso para las actividades humanas. Sin embargo, no fue posible identificar en ninguno de los actores del CUEES entrevistados como tampoco en los planes de desarrollo la noción de ambiente desde la complejidad; es decir que las personas no se conciben dentro del ambiente sino fuera de él en tanto se refieren a ambiente como algo que hay que preservar o cuidar. No se habla del concepto ambiente como aquella forma de conocimiento que concibe al ser humano como parte de una totalidad, que acepta al otro y a lo otro reconociendo sus diferencias o que da la suficiente importancia y reconocimiento a los aspectos no humanos que hacen posible la existencia de la vida.

La categoría de ambiente como complejidad propuesta por Eschenhagen (2021) y las ideas acerca de la modernidad reflexiva de Beck (1986), sugieren caminos para una concepción de las acciones humanas desde una lógica muy distinta a la que tradicionalmente se ha establecido en la sociedad. Es decir, cómo a partir de la identificación del humano como parte de una complejidad y cómo a partir de la noción real de las consecuencias a partir de las decisiones humanas, pueden tomarse otro tipo de determinaciones más acordes con la ética, conservación y el respeto por la vida misma.

Con los planes de desarrollo analizados, se encuentra que cada texto contiene simultáneamente conceptos de desarrollo distintos, los cuales no conversan entre los diferentes capítulos/objetivos. Por lo tanto, en un mismo documento se encuentran conceptualizaciones de desarrollo en la cual una puede ir en contra de la otra, sin embargo,

se presentan como si significarían el mismo objetivo. Es así, como se observa tanto una falta de criterios, como una falta de delimitación/claridad en cuanto a los términos, para poder garantizar una coherencia mínima en las propuestas. A partir de estas concepciones de desarrollo tan distintas y diferentes que promueven los gobiernos a partir de los planes de desarrollo, es que se generan conflictos e incoherencias entre protección de recursos y explotación de los mismos para el favorecimiento del desarrollo económico, por ejemplo.

9. Recomendaciones

Si bien esta investigación se enmarca en los actores del CUEES Urabá y en los planes de desarrollo nacional, departamental (Antioquia) y municipal (Turbo) entre el 2010 y el 2022, valdría la pena ampliar los temas de esta investigación hacia otros actores, por ejemplo, las comunidades aledañas a las áreas donde se contempla la construcción de puertos, organizaciones ambientales, así como otras estancias del orden nacional, que tengan que ver con los asuntos marítimos y portuarios. E incluso hacia investigadores y gestores del riesgo. Esto con el fin de generar una discusión intersectorial, que permita tener mayor claridad sobre todos los escenarios derivados del desarrollo portuario: desarrollo económico versus repercusiones ambientales y sociales que afectan la vida humana.

Se recomienda a los actores CUEES Urabá integrar las consideraciones sobre desarrollo portuario que mencionan los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal, en tanto de allí parten lineamientos que pueden orientar el rumbo de sus acciones como actores líderes en el desarrollo de la región. De otro lado, abanderar las bondades del desarrollo portuario no tiene por qué implicar que se minimicen, normalicen o ignoren los riesgos socioambientales a partir de este tipo de desarrollo en la región. Tener conocimiento sobre todos los escenarios posibles a partir de este tipo de plataformas del desarrollo permitirá que el discurso sobre el desarrollo de la región sea más coherente con las realidades que se van dibujando en la medida que los entornos se transforman en pro del desarrollo.

Asimismo, se recomienda que entre los actores que integran el CUEES Urabá tengan conocimiento sobre los diferentes tipos de desarrollo que existen en el sentido de identificar cuáles son los orígenes teóricos que evidencian similitudes y diferencias entre cada uno de los enfoques de los cuales tienen idea, como lo son el desarrollo económico, el desarrollo humano, el desarrollo sostenible. Esto es porque el desarrollo de la región es una prioridad dentro de las plenarios del Comité, y tener este conocimiento orientaría de forma más acertada las acciones que en conjunto se emprendan para el bienestar del territorio e incluso encontrar auestas en conjunto que hablen de otros desarrollos posibles, que se alejen de la industria portuaria como principal factor del bienestar de la región.

Tener claridad sobre el significado de ambiente también es una de las recomendaciones que se hace al CUEES Urabá, pues entre sus respuestas se pudo identificar que no hay claridad frente a este concepto ni tampoco a los problemas ambientales en general. Es decir, que el ambiente lo asumen y asimilan como algo ajeno a sí mismo, no lo conciben como parte de la vida, sino como algo que le presta servicio como recurso, capital natural u otro adjetivo que lo aleja de la complejidad que implica la relación entre lo humano y lo no humano. Tal vez comprendiendo dichas relaciones y lo vital que significan cada una de ellas, las concepciones sobre desarrollo portuario y los riesgos socioambientales a partir de este tipo de desarrollo puedan tener nociones más aterrizadas sobre la gravedad que implica intervenir un territorio a partir de las megaobras portuarias, en tanto hay afectaciones directas a los ecosistemas que proporcionan bienestar y calidad de vida a las personas.

Las nociones de riesgo que propone esta investigación en el marco teórico, mencionan a la modernidad reflexiva como aquella tendencia a orientar las decisiones que se tomen desde un enfoque más reflexivo, es decir, aquel que cuestiona los beneficios del desarrollo moderno como la única manera de alcanzar el bienestar humano y social. Ser más conscientes de las decisiones desde el ámbito individual, hasta el ámbito institucional es una propuesta que puede implicar consideraciones más sensatas frente a las implicaciones que el desarrollo tecnológico, que tanto se prioriza en la sociedad Occidental, puede impactar en la vida de las personas.

Por último, se recomienda que las iniciativas de desarrollo que se emprendan dentro del CUEES Urabá así como el discurso y las ideas de determinantes de crecimiento social, económico de la región, no estén orientadas únicamente al desarrollo socioeconómico de Urabá, sino al desarrollo y el cuidado por la vida de Urabá. En ese sentido pueden caber en una misma perspectiva todas aquellas situaciones que se relacionan con la vida misma de la región. Es decir, que el desarrollo por la vida de Urabá debería ver más allá de las dinámicas sociales y económicas que benefician a los más de 500 mil habitantes que residen en el territorio. Tiene que ver con todos aquellos elementos que soportan la vida de la región y que son las montañas, el mar, los ríos, y demás elementos de la naturaleza sostienen a esta región como una región de vida y para la vida.

10. Referencias bibliográficas

- Andersen (2012). Identificación y evaluación de los principales problemas ambientales de Puerto Quequén (partido de Necochea, Provincia de Buenos Aires). 7mo Congreso de Medio Ambiente. La Plata, Argentina.
- Ángel, Enrique; Carmona, Sergio; Villegas, Luis (2010). Gestión ambiental en proyectos de desarrollo.
- Angulo, Braulio (2019). CUEES Urabá. Una experiencia de articulación regional para pensar, conectar y transformar el territorio. Universidad de Antioquia, Colombia.
- Aparicio, Juan, (2009). La mejor esquina de Suramérica: aproximaciones etnográficas a la protección de la vida en Urabá. *Antípoda* 8, p. 87-115.
- Aramburo-Siegert, C. I., Montoya-Arango, V., Tobón-Giraldo, D. M., & Portela-García, J. C., (2018). Territorios tradicionales y aprovechamientos económicos en Urabá, Colombia. Ordenamientos productivos en ecosistemas de humedales. *Bitácora Urbano Territorial*, 28(3), p. 171-180.
- Aramburo, Clara (2003). Región y orden: el lugar de la política en los órdenes regionales de Urabá. Tesis de maestría. Universidad de Antioquia. Medellín, Colombia.
- Arieu, Agustín (2013). Puertos y competitividad regional. *Vector* 6, 30-35.
- Ballesteros, Blanca (2014). Reflexión sobre la sociedad del riesgo. *Temas Sociales*. 35, 203-216
- Beck, Ulrich (1986). *La sociedad del riesgo, hacia una nueva modernidad*, España.
- Beriain J (Ed) (1996). *Las consecuencias perversas de la modernidad*. Barcelona.
- Blanco-Libreros, Juan (2012). Ecosystem-Wide Impacts of Deforestation in Mangroves: The Urabá Gulf (Colombian Caribbean) Case Study. *International Scholarly Research Notice*.
- Blanco-Libreros, Juan (2013). Exploración del Golfo de Urabá 2007-2013, *Crónicas de la Expedición Antioquia*. Universidad de Antioquia. Medellín.
- Blanco-Libreros, Juan et al. (2016). *Expedición Caribe Sur, Antioquia y Chocó Costeros*. Comisión Colombiana del Océano Bogotá, Colombia.
- Bonito, J. C., (2016). La universidad Latinoamericana en la encrucijada: amenazas, desafíos y soluciones. *Revista historia de la educación latinoamericana*, 18(26), p. 241-277.

- Calderón, et al. (2020). Hacia una economía más justa. Manual de corrientes económicas heterodixas. Economistas sin fronteras. Madrid.
- Camacho, A y Pérez, S. (Comp.). 2014. Elementos para la construcción de la Visión Urabá, biodiversidad y servicios ecosistémicos como base para el desarrollo, la sostenibilidad y el bienestar. Informe final de consultoría CPS 164_303PS. Instituto para el Desarrollo de Antioquia, Idea e Instituto de investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt. Bogotá, D. C. Colombia. 98 pág.
- Carson, Rachel L. (1960). Primavera silenciosa. España.
- Castro Castell, et al. (2017). Infraestructura portuaria en Colombia: asimetrías entre el puerto de Buenaventura y el puerto de Cartagena para el año 2015. Universidad & Empresa, 19(32), 87-106.
- Centro de Ciencia y Tecnología de Antioquia – CTA (2015). Estudio de tendencias ocupacionales de corto y mediano plazo para la región de Urabá. Corporación Centro de Ciencia y Tecnología de Antioquia.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo UNCTAD (2019). Informe sobre el transporte marítimo.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social - Conpes (2013). Documento Conpes 3744 de 2013: Política portuaria para un país más moderno. Bogotá, Colombia.
- Córdoba, Adriana (2017). Identificación de los factores asociados al conflicto socio ecológico en Buenaventura, Colombia. Tesis de Maestría. Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Crespo Soler, et al (2005) La sostenibilidad ambiental en el sistema portuario de titularidad estatal. XIII Congreso AECA - Armonización y gobierno de la biodiversidad.
- Cuestas-Caza, Javier (2019). El discurso del desarrollo en las políticas públicas: del postdesarrollo a la crítica decolonial. TraHs Números especiales. Quito, Ecuador. 4, p. 51- 66
- Daza, Juan & Villamizar, Érika (2013). Recuperación urbana, prototipos de vivienda en el borde marítimo de Buenaventura, Colombia. Tesis de grado. Universidad Piloto de Colombia.

- De la Peña Zarzuelo, Ignacio (2005). Puertos y desarrollo sostenible, una aproximación desde las herramientas de la planificación estratégica. XI Congreso de Tráfico Marítimo y Gestión Portuaria. Madrid. (p77-94)
- De la Rosa Ruiz, et al. (2019). Educación para el desarrollo sostenible: el papel de la universidad en la Agenda 2030. *Revista Prisma Social*, (25), p. 179-202.
- Díaz López, Viviana, (2017). Universidad Neoliberal: transformaciones en sus fines. Relación entre los Planes Nacionales de Desarrollo de 1982 a 2010 y los posgrados en Colombia. Universidad Pontificia Bolivariana.
- Domínguez J. Andrés & Aledo, Antonio. (2001). Sociología ambiental: Teoría para una sociología ambiental. España: Universidad de Alicante. 53-90. Editorial Norma.
- Eschenhagen, M.L. (2009). Educación ambiental superior en América Latina. Retos epistemológicos y curriculares. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Eschenhagen, M.L. (2014). Algunas consideraciones desde el pensamiento ambiental para pensar la responsabilidad socioambiental. 1er Simposio Internacional en Responsabilidad Social Ambiental. Secretaría Distrital de Ambiente, Bogotá.
- Eschenhagen, M.L. (2021). Colonialidad del saber – educación ambiental: la necesidad de diálogos de saberes. *Praxis & Saber*, 12(28), e11601
- Eschenhagen, M.L (2014). Algunas consideraciones desde el pensamiento ambiental para pensar la responsabilidad socioambiental. 1er Simposio Internacional en Responsabilidad Social Ambiental. Secretaría Distrital de Ambiente, Bogotá.
- Eschenhagen, M.L. (2021). Colonialidad del saber – educación ambiental: la necesidad de diálogos de saberes. *Praxis & Saber*, 12(28).
- Escobar, Arturo (1996). La invención del tercer mundo. Bogotá, Colombia:
- Escobar, Arturo (1999). Antropología y Desarrollo. *Revista Manguaré*, Universidad Nacional de Colombia 14: 42-73.
- Escobar, Arturo (2000). La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. *Perspectivas Latinoamericanas*. Capítulo de libro. *Lectura de Metodologías de las Ciencias Sociales*. México. 148 -180

- Escobar, Arturo (2010) Una minga para el postdesarrollo: lugar, medio ambiente y movimientos sociales en las transformaciones globales. Introducción del libro. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 21-31
- Galindo, Jorge (2015). El concepto de riesgo en las teorías de Ulrich Beck y Niklas Luhmann. *Acta Sociológica*, 67, 141-164
- Gaviria, J. A., (2017). Problemas y retos de la educación rural colombiana. *Educación y ciudad*, 33, p. 53-62.
- Giraldo, Astrid (2012). Estudio del Comité Universidad Empresa Estado de Antioquia como mecanismo de interacción. Tesis de Maestría, Universidad de Antioquia, Facultad de Comunicaciones.
- González Laxe, Fernando (2018). El transporte marítimo y los desarrollos portuarios. El nuevo rol de las alianzas marítimas en el tablero internacional. *Estudios de Economía Aplicada*. 36-3. P. 647 - 668
- Gómez, Ana María (2014). Estudio Etnoecológico en Puerto César, asentamiento de pescadores en el Golfo de Urabá. Tesis de Maestría, Universidad de Antioquia, Departamento de Antropología.
- Granda, José (2005). Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios. UN-CEPAL, División de recursos naturales e infraestructura. Serie Recursos Naturales e infraestructura, Santiago de Chile. 103- 1, 57.
- Guba, E. y Lincoln, Y. (2002). Paradigmas en competencia en la investigación cualitativa. En Deman C. y J.A. Haro (comps.). *Por los rincones. Antología de métodos cualitativos en la investigación social*. El Colegio de Sonora. Hermosillo, Sonora, pp. 113-145.
- Gudynas, Eduardo (2014). El Postdesarrollo como crítica y el buen vivir como alternativa. Universidad Nacional Autónoma de México. Páginas 61-95
- Guerrero, Omar (2008). *Proceso de Manufactura en Ingeniería Industrial*. Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD.
- Henao, Gabriel & Henao Jaime (2009). Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia. Un enfoque desde las competencias laborales. *Revista Educación y Humanismo*. N 17, p 97-105.

- Hernández Peña, Yolanda (2006). La visión social en los imaginarios sobre medio ambiente y desarrollo. *Revista Tendencia & Retos*. Número 11 - p. 67-78.
- Higuaita Alzate, Katherine (2021). La concepción de ambiente en las tesis de maestrías en ciencias sociales. Hacia la comprensión de la complejidad ambiental. Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín.
- Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga - ICP (2018). Una apuesta por la competitividad de Urabá: Construcción territorial, inclusión productiva y bienestar social. Bogotá.
- Instituto de Estudios Regionales - INER (2022). Urabá. Dinámicas territoriales: aportes para la orientación estratégica de la regionalización de la Universidad de Antioquia. INER Universidad de Antioquia.
- Leff, Enrique (1993) Ambiente, interdisciplinariedad y currículum universitario: La educación superior en la perspectiva del desarrollo. El currículum de cara al nuevo milenio, CESU-UNAM, México. pp. 22-28.
- Leff, Enrique (1998). Saber ambiental. Sustentabilidad, racionalidad, complejidad, poder. México
- Leff, Enrique (2003). La ecología política en América Latina: un campo en construcción. *Sociedad e Estado*. Brasilia. 18 - 1/2. PP. 17-40
- Leff, Enrique (2010). Imaginarios sociales y sustentabilidad. Medio ambiente y diálogo de saberes. Año 5, vol. 9.
- Leff, Enrique (2012). Pensamiento Ambiental Latinoamericano: Patrimonio de un Saber para la Sustentabilidad. Issue Supplement. *Filosofía Ambiental Sudamericana*. 34, 97-112.
- Leff, Enrique (2018). La complejidad ambiental. Capítulo de libro. Siglo XXI Editores.
- Lindón, Alicia (2007). Diálogo con Néstor García Canclini, ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad? *Revista Eure*, Vol. 23, 99 - (p. 89-99). Santiago de Chile.
- Llanos, R. A., & Sánchez, K. P., (2014). Modelos de investigación y desarrollo en instituciones de educación superior en Colombia: El caso de la Universidad del Norte en la región Caribe de Colombia. *Investigación & Desarrollo*, 22(2), p. 187-211.
- Luhman, Niklas (1992). *Sociología del riesgo*, UIA, UDEG, Guadalajara

- Martínez Novo, Rodrigo (2012). Un modelo de análisis del conflicto socio-ambiental para aprender- investigar. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social - ReLMIS*. Argentina. 3-2. P. 35-47.
- Martínez, S., Pertuz, M. y Ramírez J. (2016). La situación de la educación Rural en Colombia, los desafíos del posconflicto y la transformación del campo. Alianza Compartir y Fedesarrollo.
- Marulanda, J., Bejarano, Pimienta, L., Gómez, S., Hinestroza, P., (2007). Desarrollo regional: una tarea común Universidad Región. Instituto de Estudios Regionales, INER, Dirección de Regionalización, Universidad de Antioquia.
- Medina, C. A. H., Vázquez, J. M. P., González, R. G., & Fuentes, M. A. C., (2017). Gestión universitaria del conocimiento para el desarrollo local. *Lámpsakos*, 18, p. 44-57.
- Meira Cartea, Pablo Ángel. (2013). Problemas ambientales globales y educación. ambiental. *Revista de Investigación Educativa Integra Educativa*, 6 (3), p.29 - 65.
- Melo, J. et al (2018). *Urabá Sostenible. Ruta subregional. Publicación de Antioquia Sostenible. Proantioquia. Antioquia, Colombia.*
- Montoya, Vladimir, et al. (2010). El componente social en los sistemas de monitoreo ambiental: hacia un manejo integrado de la actividad portuaria. *Revista Gestión y Ambiente. Instituto de Estudios Regionales - INER*. 13-3. pp 65-74.
- Morales-Gualdrón, s. t., & Giraldo Gómez, a. s. (2015). Análisis de una innovación social: el Comité Universidad Empresa Estado del departamento de Antioquia (Colombia) y su funcionamiento como mecanismo de interacción. *Innovar*, 25(56), 141-152.
- Moreno, Federic, et al (2017). *Ambiente y desarrollo sustentable: miradas diversas. Universidad Nacional de Quilmes.*
- Moreno, Ó. J. C., (2008). Reflexiones sobre la educación rural en el marco de la comunicación-educación. *Civilizar. Ciencias Sociales y Humanas*, 8(15), p. 89-102.
- ONU (2019) Informe sobre el transporte marítimo. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo UNCTAD.
- ONU (2020) Informe sobre el transporte marítimo. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo UNCTAD.

- Ordoñez, Fredy (2019). Derechos étnicos y desarrollo portuario. Estudio de caso del Consejo Comunitario de Puerto Girón y el proyecto Puerto Antioquia. Ideas Verdes. Fundación Heinrich Böll, Bogotá, 21.
- Osorno, D. & Benítez, A. (2017). La nueva misión de la universidad. Contextualización y resultados: casos de tres universidades públicas colombianas. *Panorama*, 11(20), p. 83-94.
- PINCEL (2020a). Construcción línea base. Crecimiento sostenible del corregimiento de Nueva Colonia. Plan Integral de Nueva Colonia: equidad y legalidad. Universidad Pontificia Bolivariana y CUEES Urabá.
- Plan Regional de CTI+e 2032, (2019). Urabá región líder: conocimiento para el desarrollo sostenible. Comité Universidad Empresa Estado, Apartadó.
- Polanía, Jaime (2010). Indicadores biológicos para el monitoreo de puertos en Colombia. *Revista Gestión y Ambiente* 13, 75-86.
- Ramírez, María del Pilar & Valderrama, Manuel (2010). La alianza Universidad Empresa Estado: una estrategia para promover innovación. *Revista EAN*, Bogotá. 68-112,133.
- Rincón, E., Hermith, D. & Bautista W., (2018). Innovación social y su importancia en la gestión del conocimiento y la participación ciudadana. *Ciencia Tecnología Sociedad*, 10(18), p. 51 – 61
- Roca-Servat, D. y Carmona, L. (2020). Investigar el desarrollo para debatirlo. Aportes epistémicos, interdisciplinarios y multiescalares desde la Maestría en Desarrollo. Universidad Pontificia Bolivariana, Medellín.
- Rúa Costa, Carles (2006). Los puertos en el transporte marítimo. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Sánchez Pavón, B (2006). Las ciudades portuarias como motor de desarrollo regional. En XXXII Reunión de estudios regionales ourense. Instituto Universitario de estudios marítimos, Universidad de Coruña. Miembro de la sociedad española de Ciencia Regional. España.
- Segrelles, José (2000). Los puertos, la mundialización de la economía y la ordenación del territorio. *Revista Uruguay de Geografía*. 4 – 117-137.

- Trentini, Florencia, & Sorroche, Santiago (2016). Repensando los conflictos socioambientales desde una ecogubernamentalidad en fricción. *Estudios Políticos*, (49),132-147.
- Ulloa et al, (2014). Extractivismo minero en Colombia y América Latina. *Perspectivas ambientales*, Universidad Nacional de Colombia.
- Universidad de Antioquia. Instituto de Estudios Regionales, Dirección de Regionalización (2003). *Urabá desarrollo regional: una tarea común universidad - región*. Medellín: Universidad de Antioquia
- Universidad de Antioquia. Instituto de Estudios Regionales, Dirección de Regionalización (2020). *Dinámicas territoriales del Urabá Antioqueño*. En proyecto *Aportes a la construcción de línea base para la formulación de lineamientos de orientación estratégica de la Regionalización en la Universidad*. Medellín: Universidad de Antioquia
- Valcárcel, Marcel (2006). *Génesis y evolución del concepto y enfoques sobre el desarrollo*. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú.
- Vallaey, F., & Rodríguez, J. Á., (2018). *Hacia una definición latinoamericana de Responsabilidad Social Universitaria. Aproximación a las preferencias conceptuales de los universitarios*. *Educación XX*, 22(1), p. 93-116
- Valles, Miguel S. (1999). *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión Metodológica y práctica profesional*. Madrid.
- Vara, Ana María (2016). *A. un año de la muerte de Ulrich Beck. De la sociedad del riesgo a la metamorfosis del mundo*. *Revista CTS*. 32, vol. 11, 215-237.

Referencias en línea

- Agencia de Noticias Universidad Nacional - Manglares del Golfo de Urabá resisten la intervención humana <https://bit.ly/deforestacionmanglar> recuperado el 10 de noviembre del 2022
- ¿Qué es el TEU? Conoce toda su historia y significado. <https://bit.ly/definicionteus> Recuperado el 14 de noviembre del 2022.

- Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, (s.f.) <https://www.ani.gov.co/puertos-0>
Recuperado el 20 de abril del 2021
- Agencia Nacional de Infraestructura – ANI. Comunicado de prensa Puerto Antioquia y puerto Pisisí, dos proyectos contemplados en el plan nacional de desarrollo para el Urabá antioqueño <https://www.ani.gov.co/puerto-antioquia-y-puerto-pisisi-dos-proyectos-contemplados-en-el-plan-nacional-de-desarrollo-para> Recuperado el 15 de mayo del 2020
- Agencia Nacional de Infraestructura – ANI. Comunicado de prensa Puerto Antioquia y puerto Pisisí, dos proyectos contemplados en el plan nacional de desarrollo para el Urabá antioqueño. <https://www.ani.gov.co/puerto-antioquia-y-puerto-pisisi-dos-proyectos-contemplados-en-el-plan-nacional-de-desarrollo-para> Recuperado el 15 de mayo del 2020
- Buenaventura tiene que saber <https://bit.ly/buenaventuratienequesaber> recuperado el 14 de noviembre del 2022.
- Ciudades-Puerto y Territorio: el desafío de la próxima década <https://la.network/ciudades-puerto-territorio-desafio-la-proxima-decada/> Recuperado el 5 de diciembre del 2019
- Comisión Colombiana del Océano <http://www.cco.gov.co/cco/areas/asuntos-economicos.html> Recuperado el 26 de abril del 2020.
- Departamento Nacional de Planeación (2010). Plan Nacional de Desarrollo. Prosperidad para todos (2010-2014) Juan Manuel Santos. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/PND-2010-2014>
- Departamento Nacional de Planeación (2012). Plan de Desarrollo de Antioquia, Antioquia la más educada (2012 -2015). Sergio Fajardo Valderrama. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Portal%20Territorial/KIT-OT/Plan-de-Desarrollo-Antioquia-2012-2015.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación (2012). Plan de Desarrollo de Turbo, Retomando el camino del progreso (2012-2015). William Palacio Valencia. Recuperado de: <https://repositoriodim.esap.edu.co/handle/123456789/15738>
- Departamento Nacional de Planeación (2014). Plan Nacional de Desarrollo Todos por un nuevo país (2014 -2018) Juan Manuel Santos. Recuperado de

<https://colaboracion.dnp.gov.co/cdt/pnd/pnd%202014-2018%20tomo%201%20internet.pdf>

Departamento Nacional de Planeación (2016). Plan de Desarrollo de Antioquia, Antioquia Piensa en Grande (2016-2019). Luis Pérez Gutiérrez. Recuperado de <https://www.culturantioquia.gov.co/documentos/ORDENANZA%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%20DE%20ANTIOQUIA%202016-2019.pdf>

Departamento Nacional de Planeación (2016). Plan de Desarrollo de Turbo, Turbo educado y en paz (2016-2019) Alejandro Abuchar González. Recuperado de https://turboantioquia.micolombiadigital.gov.co/sites/turboantioquia/content/files/000061/3043_01plan-de-desarrollo-municipio-de-turbo-2016--2019.pdf

Departamento Nacional de Planeación (2018). Plan Nacional de Desarrollo Pacto por Colombia, pacto por la equidad (2018-2022) Iván Duque Márquez. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Paginas/Plan-Nacional-de-Desarrollo.aspx>

Departamento Nacional de Planeación (2020). Plan de Desarrollo de Antioquia Unidos por la vida (2020-2023) Aníbal Gaviria Correa. Recuperado de: <https://plandesarrollo.antioquia.gov.co/>

Departamento Nacional de Planeación (2020). Plan de Desarrollo de Turbo, Turbo ciudad puerto (2020-2023) Andrés Felipe Maturana González. Recuperado de <https://www.obsgestioneducativa.com/download/plan-de-desarrollo-municipal-turbo-2020-2023/>

Documento técnico: Puertos Marítimos. DANE 2014. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/construccion/AFOC/5_Puertos_%20Maritimos.pdf Recuperado el 26 de abril del 2020

Documento técnico: Puertos Marítimos. DANE 2014. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/construccion/AFOC/5_Puertos_%20Maritimos.pdf Recuperado el 26 de abril del 2020

El papel de la Organización Marítima Internacional en la prevención de la contaminación de los océanos del mundo por los buques y el transporte marítimo <https://www.un.org/es/chronicle/article/el-papel-de-la-organizacion-maritima->

internacional-en-la-prevencion-de-la-contaminacion-de-los /Recuperado el 5 de diciembre del 2019

Especial Multimedia Desafíos del Golfo de Urabá. Universidad de Antioquia <http://www.udea.edu.co/wps/portal/udea/web/inicio/campanas/desafios-golfo-uraba>. Recuperado el 26 de abril del 2020.

Evaluación ambiental estratégica de la política portuaria para un país más moderno https://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Evaluaci%C3%B3n_Ambiental_Estrategica/EAE_de_Puertos_-_Documento_DEF_150415.pdf Recuperado el 26 de abril del 2020.

Indicadores de Pobreza de Buenaventura. Buenaventura cómo vamos. <https://bit.ly/desigualdadbuenaventura> recuperado el 14 de noviembre del 2022.

Juriscal, Sistema único de información normativa 2009. <https://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1676840>, recuperado el 27 de febrero de 2022

Manglares del Golfo de Urabá, gran sumidero del Caribe. Periódico el Espectador. <https://bit.ly/3rpV9ex> recuperado el 2 de septiembre del 2022.

Planes Municipales Integrales para Urabá. Proyectos y estrategias urbanas y ambientales para el Polo de Desarrollo Regional. Universidad Eafit, Medellín. <https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Paginas/planes-integrales-municipales.aspx> Recuperado el 27 de diciembre del 2021

Principales indicadores de los municipios de Urabá. <https://bit.ly/indicadoresdeuraba> Recuperado el 7 de noviembre del 2022.

Qué son municipios PDET – Agencia de Renovación del Territorio <https://www.renovacionterritorio.gov.co/#/es/page/inicio> recuperado el 14 de noviembre del 2022

Urabá sostenible, ruta subregional del 2017 <https://www.proantioquia.org.co/node/26319> recuperado el 10 de octubre del 2022.

Urabá, hogar de un mangle raro y vulnerable. Revista Experimenta, Universidad de Antioquia. <https://revistas.udea.edu.co/index.php/experimenta/article/view/26205>, 2016. Recuperado el 15 de noviembre del 2022.

Anexo 1: Encuesta aplicada al CUEES Urabá.

Para ver la encuesta en línea que se envió al CUEES Urabá, acceder al enlace:
<https://bit.ly/formulariocueesuraba>

RIESGOS SOCIOAMBIENTALES A PARTIR DEL DESARROLLO PORTUARIO EN URABA

Nombre _____ correo electrónico _____

Actor que representa en el CUEES: Universidad Empresa Estado
 Sociedad

Nombre de la institución que representa _____ Cargo en la institución que representa _____

Incidencia del CUEES Urabá en el desarrollo de la región

1. ¿Considera que el CUEES Urabá incide en el desarrollo de la región?

Si ___ No ___ Tal vez ___

Justifique en lo posible su respuesta anterior

2. ¿Considera que los proyectos de desarrollo portuario son temas de interés para el CUEES Urabá? Si ___ No ___ Tal vez ___

Justifique en lo posible su respuesta anterior

3. ¿A partir de qué acciones el CUEES Urabá incide en el desarrollo de la región?

Concepciones sobre desarrollo y desarrollo portuario: La intención con esta serie de preguntas es conocer las concepciones de desarrollo y desarrollo portuario que usted tenga.
Por favor responda las siguientes preguntas

4. ¿Cómo entiende/ define al desarrollo?
5. ¿Cómo entiende/define el desarrollo portuario?
6. ¿Cómo cree que beneficia el desarrollo portuario a la región de Urabá?
7. ¿A quiénes beneficia el desarrollo portuario que se proyecta en Urabá?
8. A propósito de las apuestas de desarrollo para la región de Urabá, considera necesaria la construcción de tres terminales portuarias en el golfo?
Si ___ No ___ Tal vez ___

Justifica en lo posible su respuesta anterior

Concepciones sobre riesgo socioambiental: El riesgo socioambiental es un factor que emerge en el marco de grandes proyectos de infraestructura que se erigen a favor del desarrollo. A continuación reflexione acerca de este tema a partir de las siguientes preguntas:

9. ¿Cómo entiende /define al riesgo?
10. ¿Considera que un riesgo es algo que se puede prevenir?
Si ___ No ___ Tal vez ___
11. En caso afirmativo a la pregunta anterior, ¿de qué manera se puede prevenir un riesgo?
12. ¿Quiénes en la sociedad son los actores que podrían prevenir un riesgo?

13. ¿Que comprende con la siguiente afirmación? “el riesgo se destruye geográficamente”
14. ¿Cómo se evidencia lo anterior en una región como el Urabá?
15. ¿Qué tipo de población es más propensa a estar en situación de riesgo social y ambiental en la región de Urabá?
16. ¿Cómo define/entiende al ambiente?
17. ¿Qué factores humanos pueden poner en riesgo al ambiente?

Relación entre el riesgo socioambiental y el desarrollo portuario en Urabá

18. Tiene conocimiento sobre los riesgos que pueden surgir a partir de las obras portuarias en la región Urabá?
Sí__ No__

Si su respuesta es afirmativa mencione cuáles son esos riesgos sociales a partir de obras portuarias en la región de Urabá.

19. Considera que el ambiente puede exponerse a un riesgo a partir del desarrollo portuario Si __ No __ No sé __

20. En caso afirmativo a la pregunta anterior, mencione cuáles son los riesgos ambientales que pueden surgir a partir del desarrollo portuario que se proyecta en la región Urabá.