



**UNIVERSIDAD
DE ANTIOQUIA**

Dirección de Regionalización



Urabá

Dinámicas territoriales:
aportes para la orientación estratégica
de la regionalización de la Universidad de Antioquia



**UNIVERSIDAD
DE ANTIOQUIA**

Dirección de Regionalización

Urabá

Dinámicas territoriales:
aportes para la orientación estratégica
de la regionalización de la Universidad de Antioquia

© Alejandro Pimienta Betancur, Clara Inés Aramburo Siegert, Lida Sepúlveda López
© Universidad de Antioquia, Dirección de Regionalización
© Universidad de Antioquia, Instituto de Estudios Regionales
© Universidad de Antioquia, Fondo Editorial BIOGÉNESIS
ISBN: 978-628-7592-51-3
ISBN ebook: 978-628-7592-55-1
Primera edición: diciembre de 2022

Diseño de cubierta: Dirección de Comunicaciones Universidad de Antioquia
Diagramación: Imprenta Universidad de Antioquia
Corrección de estilo y edición: Daniel Alejandro Cardona Henao
Fotografías: Archivo Dirección de Regionalización, Archivo Histórico
Impresión y terminación: Publicaciones VID

Impreso y hecho en Medellín, Colombia/Printed and made in Medellín, Colombia

Se autoriza la reproducción total o parcial, por cualquier medio y para fines académicos, siempre que se haga el debido reconocimiento a las autoras y a los autores, respetando los derechos de autor.

Dirección de Regionalización, Universidad de Antioquia
Calle 67 No. 53-108, bloque 16, oficina 308
Medellín, Colombia, Sudamérica
Teléfono: (604) 219 51 57
Correo electrónico: dirregionalizacion@udea.edu.co

Instituto de Estudio Regionales, Universidad de Antioquia
Calle 67 No. 53-108, bloque 9, oficina 243
Medellín, Colombia, Sudamérica
Teléfono: (604) 219 56 99
Correo electrónico: cediner@udea.edu.co

Fondo Editorial BIOGÉNESIS
Facultad de Ciencias Agrarias, Universidad de Antioquia
Carrera 75 No. 65-87, bloque 46, oficina 225
Teléfono: (604) 219 91 77 / 91 76
Correo electrónico: fondoeditorialbiogenesis@udea.edu.co

El contenido de la obra corresponde al derecho de expresión de los autores y las autoras y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores y las autoras asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Urabá. Dinámicas territoriales: aportes para la orientación estratégica de la regionalización de la Universidad de Antioquia / Alejandro Pimienta Betancur ; Clara Inés Aramburo Siegert ; Lida Sepúlveda López. -- 1a. ed. -- Medellín : Universidad de Antioquia, Dirección de Regionalización ; Instituto de Estudios Regionales ; Fondo Editorial Biogénesis, 2022.

150 páginas.

ISBN impreso: 978-628-7592-51-3

ISBN digital: 978-628-7592-55-1

1. Desarrollo territorial 2. Regionalización 3. Urabá (Antioquia)

338.93



Escanea y conoce más sobre #UdeARegiones

Esta publicación hace parte de los resultados del proyecto de investigación “Análisis a la regionalización de la Universidad de Antioquia y aportes a su mejoramiento” (código SIU 2019-25670), liderado por el Grupo Estudios del Territorio y financiado por la Dirección de Regionalización, con el apoyo del Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia (Acta de compromiso No. 20440004-01-2019).



UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA

John Jairo Arboleda Céspedes, rector

Dirección de Regionalización

Jorge Iván Gallego Mosquera, director

Gladis Adriana Aristizábal Montoya

Claudia Elena Montoya Aguirre

Gloria María Ceballos Maya

Vannesa Monsalve Restrepo

Instituto de Estudios Regionales –INER–

Coordinación general del proyecto PAI (2019-2021)

Vladimir Montoya Arango

Coordinación del proyecto editorial (2021-2022)

Alejandro Pimienta Betancur

Investigadores principales del proyecto de investigación

Alejandro Pimienta Betancur

Clara Aramburo Siegert

Lida Sepúlveda López

Coinvestigadoras

María Teresa Arcila Estrada

Paula Andrea Hinstroza Blandón

Katerine Montoya Castañeda

Ingeniero

Julián Andrés Giraldo Hoyos

Asistentes de investigación

Estefanía Ramírez Ceballos

Marlly Andrea García Jiménez

Equipo regional Seccional Urabá

Sebastián Rodas Corrales, director

Jenny Leal Flórez

Cenaida Rúa Galindo

Nosliu Zeley Vélez Llanos

Ana María Zabala

John Espinal Marulanda

Yesenia Chalarca

Edwin Román Madrid



Contenido

Prólogo.....	11
La gestión del conocimiento territorial, el reto para la acción de regionalización	15
Presentación	21
1. La producción de una frontera internacional de confluencia interdepartamental (Gran Urabá), considerada históricamente tapón territorial, ahora activada como frontera por obra de los puertos, los migrantes y los narcotraficantes (de tapón a flujo)....	23
1.1. Los distintos tamaños y percepciones de la frontera	27
1.2. Flujos migratorios transfronterizos, migración regular e ilegal	31
2. La reconfiguración espacial por la intensificación del modelo económico competitivo dominante, que comprende la región como artefacto (puertos, vías 4G, sistemas de drenaje) en desequilibrio territorial con otros modelos que defienden la vida, la biodiversidad y los modos culturales de existencia	53
2.1. La naturalización del desarrollo y la competitividad	54
2.2. La intensificación del banano, la diversificación productiva y la economía de subsistencia.....	57

2.3. Las infraestructuras para el desarrollo y la competitividad.....	74
2.4. Transformaciones espaciales producidas por los puertos y las vías: el gran reto regional	85
3. Priorización a los Acuerdos de Paz en defensa de las minorías étnicas y de la población vulnerable, en tensión con los grupos armados organizados que se disputan el territorio	107
3.1. El auto 004 de la JEP 2018 y el reconocimiento de la verdad en Urabá.....	108
3.2. Los nuevos grupos armados organizados.....	111
3.3. La construcción de paz.....	126
Conclusión	143
Bibliografía.....	145



Índices

Tablas

Tabla 1. Puertos proyectados para Urabá.....	78
Tabla 2. Obras por Impuestos: proyectos registrados en el Urabá antioqueño (febrero de 2018).....	136

Mapas

Mapa 1. Subregión Urabá antioqueño	22
Mapa 2. Rutas y medios de movilidad de migrantes asiáticos y africanos, en situación de irregularidad, en su camino hacia Centroamérica, Estados Unidos y Canadá	34
Mapa 3. Ingreso, tránsito y salida irregular de Colombia	35
Mapa 4. Presencia de grupos armados en Urabá	48
Mapa 5. Presencia de consejos comunitarios y resguardos indígenas	111

Gráficos

Gráfico 1. Distribución del valor agregado de la subregión Urabá según sectores productivos, 2005.....	60
Gráfico 2. Crecimiento por municipio, 2017	72

Gráfico 3. Crecimiento por municipio, 2018	73
Gráfico 4. Crecimiento por municipio, 2019	73
Gráfico 5. Homicidios en Urabá, Antioquia 2016-2017 (septiembre)	122
Gráfico 6. Desplazamiento forzado en Urabá, Antioquia 2016-2017 (octubre)	123
Gráfico 7. Agresiones a líderes, lideresas y defensores de DDHH en Urabá, Antioquia 2016-2017 (octubre)	124
Gráfico 8. Presuntos responsables de agresiones a líderes, lideresas y defensores de DDHH en Urabá, Antioquia, 2016-2017 (octubre).....	124



Prólogo

Han pasado más de dos décadas desde que la Universidad de Antioquia asumió el compromiso de honrar su vocación regional y de proyectarse con todo su potencial al departamento. Han sido años en los que la institución ha servido con equidad, pertinencia y calidad a las regiones: nos hemos adentrado en sus territorios para descubrir y potenciar su riqueza natural, hemos reconocido y valorado su patrimonio cultural y étnico, y sobre todo, hemos construido fuertes lazos con sus pobladores y trabajado de la mano para lograr superar las carencias históricas presentes y apostar juntos por un mayor bienestar. La educación pública con calidad ha sido el puntal –y la regionalización la vía– desde el cual la Alma Máter ha logrado insertarse en la vida regional, convirtiéndose en un factor indispensable para dinamizar el desarrollo integral de los territorios.

Luego de estos años, nuestro objetivo sigue siendo el mismo: ser la universidad de todos los antioqueños. Para ello, es necesario considerar la realidad actual de los territorios y la madurez que como institución hemos adquirido en este proceso de inserción para poder avanzar hacia una regionalización más estratégica, articulada, integral y sistémica, como la que nos orienta el Plan de Desarrollo Institucional 2017-2027: *Una universidad innovadora para la transformación de los territorios.*

La colección *Dinámicas territoriales: aportes para la orientación estratégica de la regionalización de la Universidad de Antioquia* surge precisamente de la necesidad de reflexionar sobre el pasado, presente y futuro institucional en las regiones y de redimensionar el sentido misional universitario en estos territorios. Es fruto de un arduo ejercicio de investigación llevado a cabo, entre los años 2019 y 2021, por el Instituto de Estudios Regionales –INER– con la Dirección de Regionalización y que nos brinda un claro panorama de las actuales configuraciones socioterritoriales de las regiones.

Este valioso trabajo está compuesto por ocho libros que nos brindan una lectura particularizada de las subregiones Oriente, Urabá, Bajo Cauca, Magdalena Medio, Suroeste, Occidente, Norte y Nordeste. Mediante núcleos estratégicos diferenciales se analizan fenómenos sociales, económicos, ambientales, espaciales, de conflictos y violencias presentes en estos territorios, así como su articulación e interacción con los actores que allí cohabitan e intervienen.

Este ejercicio investigativo ha sido la base para plantear, de manera colectiva, la apuesta de futuro de la Alma Máter en el departamento. Como resultado, se han definido los retos y lineamientos que buscan orientar los esfuerzos institucionales durante el periodo 2020-2030; líneas de actuación que permitirán seguir consolidando la presencia regional de la institución, así como garantizar su sostenibilidad y las capacidades necesarias para afrontar, junto con las comunidades regionales, los desafíos educativos, económicos, sociales y ambientales venideros.

Sin duda esta colección nos proporciona una clara visión de las actuales dinámicas regionales y nos convoca, a la luz de sus hallazgos, a resignificar nuestra presencia institucional en el departamento y a seguir innovando en nuestras prácticas y estrategias universitarias. Por eso los invito a leerla, a profundizar y apropiarse de su contenido para que entre todos construyamos nuevas formas

de ser universidad en las regiones y para que nuestra Alma Máter continúe cumpliendo, con pertinencia y calidad, los sueños que millones de antioqueños depositan en ella.

John Jairo Arboleda Céspedes
Rector



La gestión del conocimiento territorial, el reto para la acción de regionalización

*A pesar de la fuerza del orden global,
la región puede ser comprendida como un tejido continuo
y heterogéneo de modernidades y formas heredadas,
materiales e inmateriales,
que constituyen horizontalidades.*

María Laura Silveira¹

Grandes apuestas políticas de gobernanza suponen estrategias escalares de aunar esfuerzos entre diversos agentes involucrados en los problemas territoriales, por citar un ejemplo, la Agenda Global de los Objetivos del Desarrollo Sostenible 2030, pero también se podrían citar los diversos planes de desarrollo, los planes sectoriales, las políticas públicas y cualquier construcción y visión de futuro asociada a planes de vida, inteligencias colectivas, buen vivir, vivir sabroso, puntos de vista situados, entre otros, y así se ha venido haciendo en todo el mundo; pero las condiciones y capacidades tácticas para territorializar dichas estrategias y que estas tengan mejor oportunidad de éxito varían mucho entre una y otra espacialidad;

1. Silveira, M. L. (2009). Región y división territorial del trabajo: desafíos en el período de la globalización. Investigación y desarrollo, 17(2), 434-455. <https://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/investigacion/article/view/792/445>

en unos recortes espaciales (localidades y regiones) hay factores preexistentes y procesos socioterritoriales que pueden propiciar mejor el cambio –o dificultarlo– que en otros.

Uno de esos factores que afecta la territorialización de las estrategias, bien se podría decir, la regionalización de los procesos, es la gestión del conocimiento sobre una formación socioespacial determinada, llámese subregión, una provincia o un municipio. No en vano es que uno de los grandes retos de nuestro tiempo en América Latina es la producción y gestión de conocimientos territoriales, que sirvan de plataforma para que los agentes que participan en las gobernanzas que dinamizan los cambios, tanto en la escala local como la subregional, departamental y nacional, tengan las mejores condiciones para participar con incidencia en la toma de decisiones y en igualdad de condiciones. Sin un conocimiento territorial adecuado (válido, confiable, justo, disponible) no se puede gestionar un cambio territorial que nos lleve, como sociedad, a una justicia espacial. A menor nivel de gestión de conocimiento territorial, mayores serán las dificultades para una gobernanza multinivel o escalar, y probablemente mayores serán los obstáculos para la producción de una justicia espacial. No es solo tener un conocimiento ya elaborado, por ejemplo, por un centro de investigaciones; es que ese conocimiento esté disponible y accesible para los agentes territoriales, que pueda ser apropiado, ser usado, y puesto en discusión con otros conocimientos en un auténtico y radical diálogo de saberes. Por eso el reto no es producir conocimientos sino *gestionar* los conocimientos.

En materia de producción de conocimientos e información sobre Antioquia y las subregiones hemos avanzado mucho, son incontables e inabarcables los registros y productos de nuevo conocimiento y apropiación social. Uno de los centros que ha participado en esa producción de conocimiento ha sido el Instituto de Estudios Regionales –INER– de la Universidad de Antioquia, que en sus más de 30 años de trayectoria académica ha producido un

enorme acumulado de conocimiento territorial sobre las localidades y subregiones de Antioquia, gracias a una infinidad de proyectos de investigación, tesis de posgrado y consultorías.

El aporte del INER al conocimiento territorial de Antioquia es diverso y transdisciplinario, en tanto su producción ha respondido a distintos problemas de investigación que se han ido abordando en diferentes momentos. Con enfoques metodológicos plurales, en muchas ocasiones se han propiciado procesos de coproducción de conocimiento con actores locales; las unidades de análisis y las escalas han sido múltiples, van desde miradas que se interesaron por reconocer dinámicas locales y del lugar, hasta procesos que se preguntaron por lógicas subregionales y departamentales, procesos de fronteras, redes, incluso relaciones local-regional-global; en otros momentos las preguntas versaron sobre las diferentes formaciones socioespaciales (espacialidades), pasando por los estudios que indagaron por las dimensiones específicas de los procesos regionales y territoriales, por ejemplo, interesados en conocer lo ambiental, lo económico, lo cultural, entre otros; o por expresiones o lógicas situadas de fenómenos como la paz, la violencia, la educación, el desarrollo, el poder, etc. En cuanto a las temporalidades, el conocimiento producido va desde las indagaciones que se han realizado en perspectiva arqueológica e histórica, los análisis del presente y la coyuntura, hasta los análisis en perspectiva de futuro, desde la planeación y la prospectiva. Por la naturaleza de la forma en que se ha producido dicho conocimiento, respondiendo a las lógicas de los proyectos, es un conocimiento disperso.

Esta serie *Dinámicas territoriales: aportes para la orientación estratégica de la regionalización de la Universidad de Antioquia*, compuesta por ocho (8) volúmenes, representa un gran esfuerzo de síntesis de todo ese acumulado, no solo de la producción propia del INER, sino en general del conocimiento disponible sobre Antioquia y las subregiones, el cual fue problematizado con diferentes actores territoriales,

dando como resultado un trabajo que busca evidenciar las principales lógicas que configuran los espacios subregionales hoy en día. El lector no va a encontrar un abordaje por dimensiones, ni caracterizaciones, ni una organización de los datos más actualizados, hay fuentes especializadas que proporcionan esa información. Lo que la serie aporta es un análisis crítico y actualizado de la realidad territorial de esos recortes espaciales denominados subregiones, presentado mediante una innovadora estrategia analítica de núcleos problemáticos que el equipo de investigación explica para cada caso en la presentación.

El enfoque epistemológico y metodológico del proyecto de investigación, que permitió llegar a estos resultados, respondió a un proceso de concertación y discusión con la Dirección de Regionalización, por tanto, el resultado es fruto de un trabajo colaborativo. Con esta obra, la Universidad de Antioquia fortalece su autocompromiso con la forma en que ha decidido conducir la regionalización universitaria, caracterizada por una gestión de la educación superior en las sedes y seccionales dinamizada desde la gestión del conocimiento territorial, estrategia prevista desde el mismo momento en que se formuló el Plan Estratégico de Regionalización (2002) y que en su momento permitió la publicación de los textos de la primera serie *Desarrollo Regional. Una tarea común Universidad-Región* entre los años 2000 y 2007.

A lo largo de toda la experiencia de regionalización se ha mantenido un vínculo orgánico entre el INER y la Dirección de Regionalización para dinamizar la gestión del conocimiento territorial, que hoy, con la publicación de esta serie, alcanza una nueva etapa, esperando que sea una contribución fructífera para la gestión del conocimiento territorial.

En el volumen *Urabá. Dinámicas territoriales: aportes para la orientación estratégica de la regionalización de la Universidad de Antioquia* se publica una parte de los resultados del proyecto de investigación

que se desarrolló entre los años 2019 y 2021. Otros resultados del proyecto, asociados al componente de análisis de la gestión educativa, es decir, a la comprensión de lo propiamente misional de la Universidad de Antioquia en la subregión, son el objeto de otra serie de publicaciones, pero es preciso resaltar que las dinámicas territoriales y la gestión educativa fueron abordadas en el proyecto como procesos analíticos interdependientes, por esa razón, y con la idea de avanzar en una gestión del conocimiento territorial, se invita a las personas interesadas en comprender o gestionar la regionalización universitaria a abordar de manera integral ambas series de publicaciones y, en general, a acercarse a los demás insumos que generó el proyecto y que están disponibles en el sitio web de la Dirección de Regionalización.

Las espacialidades que se regionalizan bajo la denominación subregión Urabá han sido objeto de conocimiento de incontables estudios y sujeto de intervención de innumerables actores. El resultado de esta investigación puede ser un aporte por su orientación analítica socioespacial, que busca problematizar el enfoque regional, incluso la idea de Urabá antioqueño, desde lo socioespacial, incluyendo una mirada escalar y geopolítica. Con la propuesta del análisis por núcleos problémicos para leer la dinámica territorial actual se supera la mirada dimensional que divide la realidad en lo económico, lo cultural, lo ambiental, lo social, lo físico, entre otras dimensiones que frecuentemente se usan en los estudios del desarrollo y la planeación.

La primera clave analítica para entender la dinámica de la espacialidad denominada subregión de Urabá plantea una crítica a restringir la mirada hasta la frontera subregional antioqueña. En efecto, la investigación encontró que el primer núcleo problémico es la producción de una frontera internacional de confluencia interdepartamental (Gran Urabá) y propone entender la espacialidad más allá de contigüidad jurisdiccional municipal/departamental y

hacer una lectura como flujo y como red, activada por las dinámicas escalares y de frontera por obra de los puertos, las conectividades, los migrantes y las economías (legales e ilegales).

El segundo núcleo, que explica la dinámica regional actual, es la reconfiguración espacial por la intensificación del modelo económico competitivo dominante, que comprende la región como artefacto (puertos, vías 4G, sistemas de drenaje), en desequilibrio territorial con otros modelos que defienden la vida, la biodiversidad y los modos culturales de existencia. Estos dos núcleos evidencian, por un lado, un tipo de brecha y fenómeno escalar, las dinámicas de pervivencia de flujos y circuitos de ilegalidad, la pobreza y la ausencia estatal; y, por otro, las dinámicas territoriales transnacionales de los megaproyectos.

La multiterritorialidad de la paz se refiere a la dinámica de la guerra en medio de la dinámica de la paz, es decir, la persistencia del conflicto que se alimenta de la disputa territorial y la apropiación de la frontera cuando, al mismo tiempo, están en marcha los programas de reparación colectiva, las inversiones en la paz y los esfuerzos de restitución de las condiciones humanitarias de las zonas de conflicto y de sus pobladores, y justamente este aspecto es el que constituye el tercer núcleo, el cual busca aportar en la comprensión de las dinámicas territoriales de Urabá.

Con este volumen, *Urabá. Dinámicas territoriales: aportes para la orientación estratégica de la regionalización de la Universidad de Antioquia*, se propone un análisis crítico, integrador y sintético de la subregión, que espera aportar a la gestión del conocimiento territorial, tanto a los actores universitarios como a los actores interesados en la comprensión de las lógicas territoriales del Urabá y sus localidades.

Alejandro Pimienta Betancur
Director
Instituto de Estudios Regionales
Septiembre de 2022



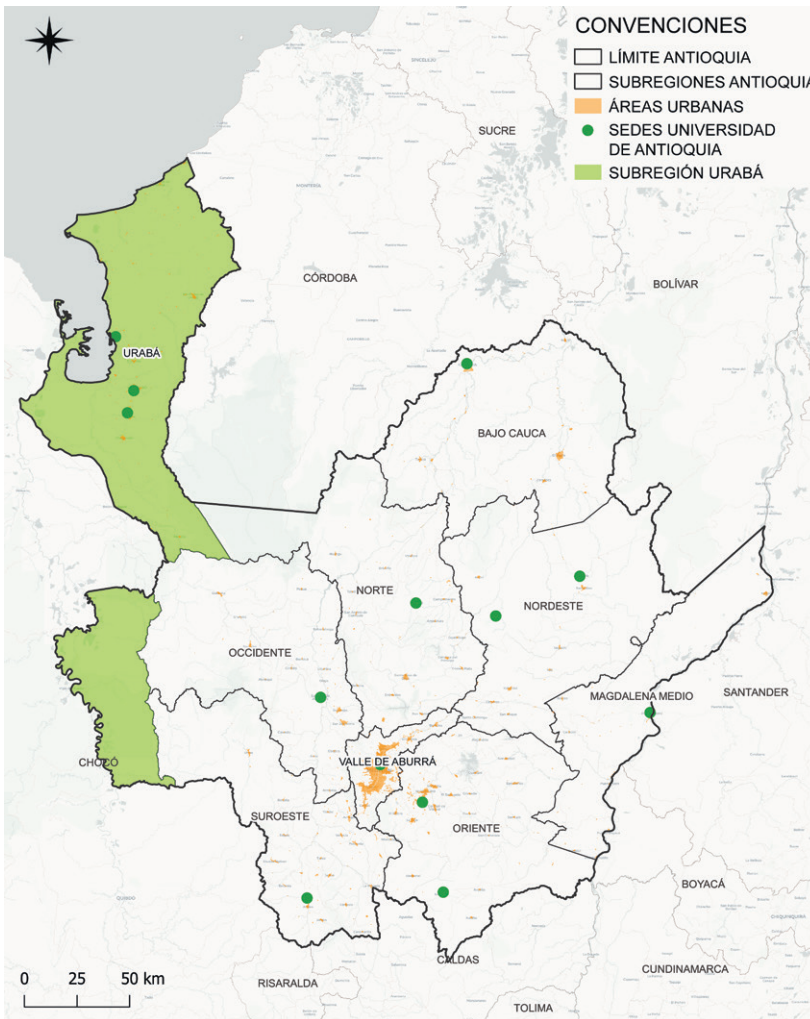
Presentación

La lectura territorial del Urabá antioqueño está presentada por núcleos o nodos estratégicos, entendidos como articulaciones complejas de fenómenos que interactúan entre sí, configurando un campo evidente de relacionamientos entre diversos actores del territorio, en el que se expresan contradicciones y tensiones entre intereses distintos que se concretan en prácticas y proyectos territoriales diferenciados, pero que dan lugar, también, a confluencias y sinergias en función de apuestas comunes. Los tres núcleos estratégicos de Urabá son los siguientes:


- La producción de una frontera internacional de confluencia interdepartamental (Gran Urabá), considerada históricamente tapón territorial, ahora activada como frontera por obra de los puertos, los migrantes y los narcotraficantes (de tapón a flujo).
- La reconfiguración espacial por la intensificación del modelo económico competitivo dominante, que comprende la región como artefacto (puertos, vías 4G, sistemas de drenaje) en desequilibrio territorial con otros modelos que defienden la vida, la biodiversidad y los modos culturales de existencia.

- Priorización a los Acuerdos de Paz en defensa de las minorías étnicas y de la población vulnerable, en tensión con los grupos armados organizados que se disputan el territorio.

Estos tres núcleos interactúan entre sí acercándose, juntos, a una realidad no fragmentada como se presenta aquí en términos analíticos. Si un mismo elemento hace parte de varios núcleos es porque ocupa un lugar y peso especial en cada núcleo y en la combinación compleja de fenómenos que se analiza en ellos.



Fuente: Elaboración propia.



1. La producción de una frontera internacional de confluencia interdepartamental (Gran Urabá), considerada históricamente tapón territorial, ahora activada como frontera por obra de los puertos, los migrantes y los narcotraficantes (de tapón a flujo)

Los problemas de carácter global se han incorporado en la vida de las localidades de la región de Urabá y han complejizado sus relacionamientos por cuenta de los migrantes internacionales y de otros procesos que, como veremos, emergen por cuenta de la localización geoestratégica. Por la región pasan migrantes que llevan consigo la carga de sufrimiento que traen de los distintos países del planeta donde los padecieron y, en Colombia y otros países en tránsito, soportan las restricciones impuestas en su ruta hacia el país de destino final, generalmente los Estados Unidos. En este apartado veremos cómo esa doble situación origen-destino¹ de los migrantes ha transformado a Urabá, comenzando con la comprensión de lo que es la frontera internacional, avivada por cuenta de

1. Si bien el destino no es Urabá, lo tomaremos como tal por el interés de ver cómo ese tránsito reconfiguró el territorio.

las redes internacionales de tráfico, la trata de personas, el tráfico internacional de cocaína, el paso de migrantes internacionales, situaciones que se entremezclan con actividades de turismo y contrabando de mercancías, todo lo cual da como resultado situaciones complejas que amplían la comprensión sobre el tamaño de la subregión antioqueña y su relación estrecha con procesos de reconfiguración de la frontera internacional.

Las intervenciones económicas y megaobras, como la construcción de los tres puertos, las autopistas Mar 1 y Mar 2 y la Transversal de las Américas, están reconfigurando el territorio en función de las relaciones mercantiles internacionales y, por ende, proyectan al exterior una frontera antioqueña muy distinta a la inaugurada por cuenta de la agroindustria bananera desde la década de 1960. Se trata de una frontera con importantes infraestructuras pensadas para la competitividad del territorio, no solo desde la perspectiva material sino también desde los nuevos relacionamientos y capacidades que estas intervenciones requieren. La importancia y complejidad de estas intervenciones merecen un aparte especial, como veremos en el núcleo 2. Vale resaltar que ambas dinámicas, las de la competitividad e intensificación del modelo económico, vía intervenciones materiales y megaobras, y la de la migración internacional de tipo regular e irregular, del narcotráfico y la trata de personas, se suman para perforar la frontera que ha pasado de ser el reconocido Tapón del Darién a convertirse en una frontera porosa, producida por un complejo flujo de redes y relacionamientos, como veremos en este documento.

¿Cómo nos involucra la frontera en términos institucionales y cómo podríamos entender y trabajar con ella en términos académicos? ¿Cuáles son las razones para que la frontera sea tan poco apropiada en términos de pertenencia nacional y regional? ¿Nuestra forma de pensamiento y de acción, nuestra matriz cultural, pone un velo que opaca y oculta las dinámicas de un territorio selvático

donde viven pobladores ancestrales indígenas y negros afectados por estos procesos? ¿Es una barrera natural selvática no domesticada que atemoriza y a la que preferimos darle la espalda, como sucedió con la nación vecina de Panamá, territorio fronterizo que se independizó de nuestro país precisamente por ser invisibilizada y sin políticas reales de integración a Colombia?

La compleja situación de la frontera internacional con Panamá, en Urabá, amerita definir un núcleo estratégico de análisis, en la medida en que como Universidad hacemos parte de esa dinámica fronteriza sin tenerla académica ni institucionalmente apropiada, y sí muy naturalizada en un sentido limítrofe, divisorio, entre países; también como zona fronteriza selvática donde transcurren procesos de transgresión e ilegalidad de los que hacen parte la vida regional misma y sus pobladores. Pero al ser cada día más claro el lugar de Urabá como zona de tránsito de migrantes internacionales, parte de las dinámicas globales y lugar de una fuerte intervención infraestructural, nos interroga como institución universitaria en cuanto a los nuevos conocimientos requeridos para comprender esta reconfiguración del territorio y para entender qué lugar queremos tener en la red de relaciones que se está reconfigurando.

Los migrantes han perforado la frontera entre Suramérica y Centroamérica en su tránsito hacia Estados Unidos y Canadá, y, en ese proceso, Urabá ha cambiado su localización en la dinámica internacional, con el infortunio de haber puesto en evidencia la forma poco humanitaria con la que el Estado trata a unos transeúntes que no buscan refugio en Colombia pero que requieren que este país les facilite su viaje. De tiempo atrás, la frontera ha sido zona de refugio para los grupos insurgentes, zona de paso para los traficantes de droga y territorio ancestral para las comunidades indígenas y negras.

... También para los intereses privados empresariales por el aprovechamiento de recursos (madera, pesca, especies, agricultura, etc.) y para los intereses estatales de seguridad nacional por la

posición geoestratégica de la región. Es decir, allí se superponen imaginarios y luchas desiguales de poder. (EU16, virtual, junio 2020)²

El tráfico de personas y la migración internacional legal e ilegal desvelaron la frontera para pobladores regionales y para el resto del país, dejándose de reconocer solo por su naturaleza inhóspita, salvaje y barrera natural. Para el Estado, Urabá es todo un reto para la seguridad nacional y el control territorial debido a que “... sus fronteras son difusas, tanto al interior de la nación, como con otras naciones como Panamá, así como en el orden departamental y municipal (Chocó, Córdoba, Antioquia)” (EU16, virtual, junio 2020). Para la seguridad nacional³, defensora de la supervivencia y soberanía del Estado, la frontera dejó de ser solo selvática y pasó a convertirse en una zona compleja, vista ahora de forma multidimensional⁴ ya que reconoce “... tanto las amenazas tradicionales que atentan contra la supervivencia de los Estados, producto de actores externos, como las ‘nuevas amenazas’, que pueden provenir de una naturaleza más amplia y diversa ...” (Castañeda & Jiménez, 2018, p. 138). La OEA (2003) reconoce las siguientes [amenazas]:

.....
2. A lo largo del trabajo de campo de esta investigación se realizaron una serie de entrevistas a diferentes actores territoriales, algunas usadas explícitamente en la construcción de este documento aparecen marcadas con las iniciales EU (Entrevista Urabá), el número que se le asignó en la fase de procesamiento de la información, seguido del lugar o la modalidad “virtual” (condición en que se realizó) y la fecha en la que se llevó a cabo.

3. Centro de Estudios Estratégicos en Seguridad y Defensa Nacionales.

4. “... el mérito y la condición orientadora del enfoque de Seguridad Multidimensional ‘radica en su capacidad de ofrecer una visión coherente e integral del conjunto de las amenazas a la seguridad de nuestras naciones y nuestros ciudadanos’ así como la manera integrada y coherente para hacer frente a las mismas, pues el cambio de objeto referente de la seguridad hace que las amenazas escapen al Estado como único doliente, ‘empezando a recaer también sobre las etnias, los grupos humanos, los individuos las instituciones, la naturaleza, etc.’” (Castañeda & Jiménez, 2018, pp. 138-139).

El terrorismo, la delincuencia organizada transnacional, el problema mundial de las drogas, la corrupción, el lavado de activos, el tráfico ilícito de armas y las conexiones entre ellos; la pobreza extrema y la exclusión social de amplios sectores de la población, que también afectan la estabilidad y la democracia. (citado en Castañeda & Jiménez, 2018, p. 138)

Colombia se ha convertido en una ruta de paso obligatoria para un número indeterminado de migrantes, lo cual representa una amenaza a la seguridad nacional debido a que este fenómeno puede articularse al conflicto armado interno y otras dinámicas delictivas; ya el flujo de personas que llegan en situación irregular se está concentrando en el Darién y por ese status de ilegalidad no pueden desarrollar actividades formales, convirtiéndose en un objetivo a convenir por parte de los actores armados ilegales. (Castañeda & Jiménez, 2018, p. 132)

La mención que estos autores hacen del Darién amerita traer a discusión el tamaño de la frontera, es decir, concepciones sobre si solo se trata de Urabá, del Gran Urabá o del Darién, veamos.

1.1. Los distintos tamaños y percepciones de la frontera

Los múltiples estudios sobre Urabá, en su mayoría, se remiten a la subregión antioqueña; algunos más escasos al Gran Urabá, sobre todo cuando se trata de procesos que superan las delimitaciones departamentales como los estudios de colonización que incluyen a Córdoba y a Chocó, o los estudios sobre conflicto armado que trazan corredores de tránsito entre regiones, o los estudios culturales que se refieren a las interacciones regionales que tienen los residentes en Urabá con sus regiones de origen, entre otros. Pero el tamaño del territorio fronterizo cambia, ampliándose, cuando hablamos de los procesos y rutas migratorias, activados por cuenta de cambios globales que han incrementado el número de migrantes en tránsito

por Colombia, pero que se hicieron visibles cuando un grupo grande de migrantes quedó varado en Urabá al endurecerse las políticas migratorias de los países hacia donde se dirigían en tránsito o destino. Estos hechos pusieron en evidencia un nuevo lugar de la subregión en el mundo global, una nueva cara del Estado y la expresión de formas de solidaridad de los habitantes con los migrantes, identificados con asuntos de errancia y desplazamiento. Lo anterior nos permite considerar diferencias en “tamaño” y significado en esta espacialidad fronteriza.

Comenzando por la subregión Urabá, colonizada de forma definitiva en la década de 1960, esta definió su carácter fronterizo con relación a la exclusión de los proyectos centrales del Estado nacional y también de Antioquia, dejando a Urabá a la deriva de una colonización que en su mayor proporción fue de carácter espontáneo⁵. Esta subregión es parte histórica, cultural y espacial del Gran Urabá, frontera mayor que la anterior que incluye los límites interdepartamentales de Córdoba, Chocó y Antioquia, división formal e institucional que obstaculiza comprender las dinámicas que fluyen entre estos tres departamentos y que no le hace mérito a las continuidades espaciales, sinónimo de continuidades culturales y procesos históricos expansivos de carácter económico y político entre territorios hoy administrativamente divididos.

El Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga –ICP– (2018), se refiere a Urabá como subregión geográfica de Colombia conformada por 17 municipios pertenecientes a los departamentos de Antioquia, Córdoba y Chocó, con vínculos geológicos, históricos, sociales y culturales. Según la publicación, la población

5. También hubo procesos de colonización dirigidos cuando se estaba construyendo la Carretera al Mar. Ver James Parsons, Catherine Le Grand, María Teresa Uribe de H., Claudia Steiner, entre otros autores que han trabajado la colonización y la configuración de la región. Los procesos espontáneos fueron por el norte, y por el Atrato, de sur a norte.

de esa subregión asciende a 899 709 habitantes (DANE, 2017, citado en ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 11), de los cuales 693 868 pertenecen a los 11 municipios antioqueños de la subregión. Este territorio se extiende desde el valle del Sinú hasta la cuenca del río Atrato, y comprende el Golfo de Urabá y el Tapón del Darién. Es parte del Chocó biogeográfico (10% de la biodiversidad del planeta), puente de intercambio biológico (entre 500 y 1000 especies de aves usan el Darién como una de sus principales vías migratorias) y albergue de las ballenas jorobadas y tortugas marinas más grandes denominadas Caná (Antioquia Sostenible, 2018, citado en ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 11), especies migratorias que llegan a la región.

Mayor en tamaño que la anterior es la frontera reconocida por la perspectiva de la seguridad nacional que incluye al Urabá antioqueño y al Gran Urabá: se trata del Darién, área más compleja y amplia que las anteriores, zona de interés estratégico para el Estado colombiano debido a dos cualidades propias de su geografía: sus recursos naturales y su ubicación espacial sobre el Océano Pacífico y el Mar Caribe” (Castañeda y Jiménez, 2018, p. 135).

Geográficamente, el Darién se localiza [...] justo en la frontera colombo-panameña, división política terrestre de 266 kilómetros que limita administrativamente con el departamento colombiano del Chocó y la provincia panameña del Darién. Hacia el sur-oriente, en territorio colombiano, se encuentra el Golfo de Urabá, donde desembocan el río León y el Atrato. Administrativamente, se ubica en la costa del Departamento de Antioquia, incluyendo la Serranía de Abibe, Alto de Quimurí y el Alto de Tres Morros. En el sur, lo comprenden los ríos Tadó, Sucio, Pavarandó y Jiguamiandó hasta llegar al litoral del Pacífico del departamento del Chocó. (Alameda, 2009, citado en Castañeda y Jiménez, 2018, p. 143)

A esta zona del Darién se le denomina “Región Tapón” o “Tapón del Darién” (Cuello *et al.*, 2012, citado en Castañeda & Jiménez, 2018, p. 144),

“barrera natural” debido a que comprende 575 000 hectáreas de selva húmeda involucrando los departamentos colombianos de Antioquia y Chocó, y las provincias panameñas de Darién y Kuna Yala. Este espacio entre ambos países se caracteriza por ser un accidente geográfico impenetrable, debido a la gran cantidad de cuerpos hídricos y selváticos... Posee un ambiente tropical con exceso de humedad por ser zona permanente de lluvias, calor y por supuesto, una importante reserva natural de fauna y flora... Allí se ubican los parques naturales Katíos y Darién. El Parque Nacional Natural de Los Katíos es un espacio protegido situado en el noroeste colombiano, tiene una extensión de 720 km², mientras que el Parque Nacional Darién es el más grande de Panamá, con 579 000 hectáreas de superficie. (Castañeda & Jiménez, 2018, pp. 143-144)

A las agrestes condiciones de esta barrera natural de difícil acceso se le suma la escasa presencia de autoridades e instituciones estatales colombianas y panameñas, en este “... sector periférico y marginado entre los dos países, ya que se encuentra distante de los núcleos urbanos de poder y desarrollo”. Por sus difíciles posibilidades de acceso y la baja presencia estatal e institucional, esta situación es aprovechada por actores al margen de la ley que desarrollan actividades de narcotráfico, tráfico de especies animales, extracción ilícita de yacimientos mineros, tráfico de armas y tráfico irregular de personas en crecimiento continuo durante los últimos cinco años. Este último tráfico está relacionado con procesos sociales y económicos escalares de nivel regional e internacional (Ejército Nacional de Colombia, 2016, citado en Castañeda & Jiménez, 2018, p. 135).

El historiador Luis Fernando González Escobar (2011 y 2012) tiene un extenso y concienzudo estudio en dos tomos sobre la historia del Darién. Conceptúa que la mayoría de los estudios sobre Urabá y/o el Darién se han quedado en dos momentos históricos: los momentos épicos u holocáusticos de los primeros años de la conquista, en la primera mitad del siglo XVI, y los últimos años del siglo XX,

especialmente de 1950 en adelante. Se soslayan más de trescientos años entre el apogeo conquistador y el apogeo económico, vacío que parece intrascendente cuando, por el contrario, el Darién, lejos de ser una tierra de nadie e inhóspita, mantuvo una dinámica propia que determinó gran parte de los procesos posteriores, como la actual situación del conflicto que hunde sus raíces en aspectos inaugurados hace más de quinientos años al convertirse el Darién en escenario geopolítico de trascendencia global; esto lo inició prácticamente el mismo Colón, cuando creyó que por allí encontraría la vía interoceánica, el paso a la India, el estrecho que uniera el mar de Catay con el mar de la India (González Escobar, 2011).

Ahora, a principios del segundo decenio del siglo XXI, otra vez se plantea la necesidad de atravesar el territorio darienita e incorporarlo a las dinámicas económicas, en épocas de apertura de mercados entre naciones, dentro de la llamada globalización.

Ya no se trata de llamados de unidad americanista y la continuidad de sur a norte, sino de razones mercantiles para conectar un país y una región, la antioqueña fundamentalmente, a los mercados de las naciones centroamericanas. Por tanto, el Darién vuelve a ser centro de interés y debate, como lo fue entre los siglos XVI y XIX. (González Escobar, 2012, pp. 15-16)

1.2. Flujos migratorios transfronterizos, migración regular e ilegal

La perspectiva histórica de González da pie para entender el papel del Darién en procesos y dinámicas transnacionales, tanto en época de la llegada española como la que se vive hoy con la globalización en sus aspectos económicos de tipo legal e ilegal. También como zona de transición en la dinámica migratoria internacional. La migración es un punto importante en la agenda global y Urabá es parte del flujo transfronterizo con el que se ha reconfigurado, especialmente en términos de internacionalización del territorio

mediante la ampliación de procesos de movilidad poblacional, nuevos relacionamientos sociales y visibilización de una nueva cara del Estado. Los migrantes de Cuba, Haití, Pakistán, India, Siria, Senegal, Bielorrusia, transitan según sean las problemáticas en los países de origen que los impulsen a migrar y las oportunidades que ofrezcan los países elegidos como destino. En esa trayectoria Colombia es apenas un lugar de tránsito, pero esa nueva situación ha transformado las fronteras de entrada y salida, como es el caso de Urabá.

En los flujos migratorios transfronterizos migran personas en tránsito regular o migrantes legales, con derechos de protección adquiridos por 5 días una vez obtienen su salvoconducto en Colombia. En su tránsito se ayudan de una red de tráfico internacional organizado de migrantes, por medio de la cual obtienen servicios de alimentación y hospedaje en los poblados de paso como Sappurro, Acandí y otros poblados panameños, a precios exorbitantes. Hay redes “que han pervertido el paso” de migrantes, los cuales a pesar de portar el salvoconducto con el cual adquieren algunos derechos mínimos en Colombia son tratados como ilegales, escondiéndoles sus derechos para poder sobornarlos y extorsionarlos. Los comerciantes y la población encontrada a su paso, que podrían socorrerlos, desconocen en general los derechos del migrante. Con esa misma red también migran personas sin salvoconducto, con una paga mayor a los regulares o se arriesgan a hacer el tránsito con guías locales que buscan ese empleo para subsistir. Por la frontera también migran personas en procesos de trata por cuenta de grupos armados organizados que negocian su tránsito a cambio de trabajo, generalmente como mulas del narcotráfico:

... en el año 2014, fueron reportados 690 casos de migrantes irregulares en la región de Urabá, para 2015 se registraron 2758, evidenciando un incremento de 300% del fenómeno de manera exponencial respecto al periodo anterior. Durante este lapso los ciudadanos más deportados por nacionalidades fueron cubanos,

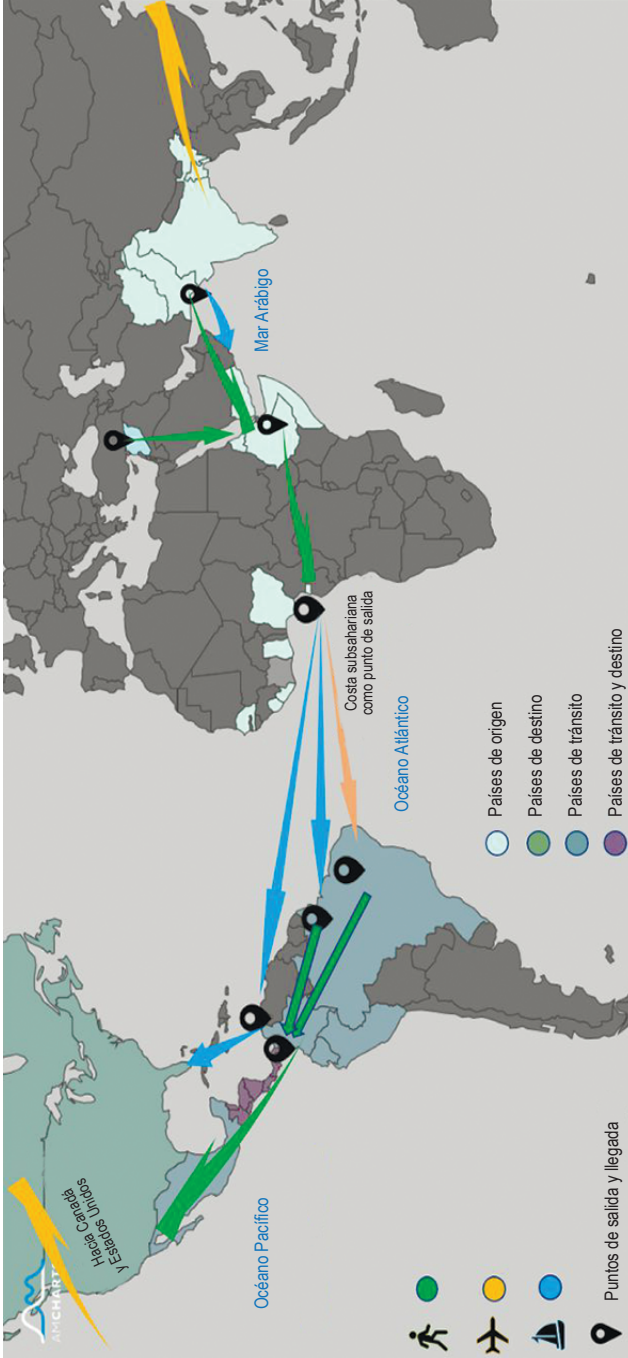
seguidos de venezolanos. (Policía Nacional, 2017, en Castañeda & Jiménez, 2018, p. 135)

Para la seguridad nacional del Estado, los datos anteriores demuestran un cambio en las dinámicas migratorias en el país al convertirse el Darién en ruta de paso obligatoria para un número indeterminado de migrantes. Esto representa una amenaza nacional en cuanto la migración puede articularse al conflicto armado interno y a otras dinámicas delictivas, ya que el flujo de personas en situación irregular se convierte en un objetivo “... a convenir por parte de los actores armados ilegales” (Castañeda & Jiménez, 2018, p. 135).

El mapa 2 muestra las principales rutas que conducen a los migrantes a Urabá y al Darién como zonas de tránsito hacia su destino internacional. Los migrantes entran a Colombia por las fronteras con Ecuador y Venezuela, y también con Brasil en menor medida. Desde el sur transitan por el centro del país o por el Pacífico (Tumaco, Buenaventura, Bahía Solano y Juradó), ruta más transitada por migrantes sin salvoconducto. Cuando llegan a Urabá salen por el golfo hacia Chocó y hacia Panamá, ya sea por vía fluvial, marítima o terrestre (mapa 3):

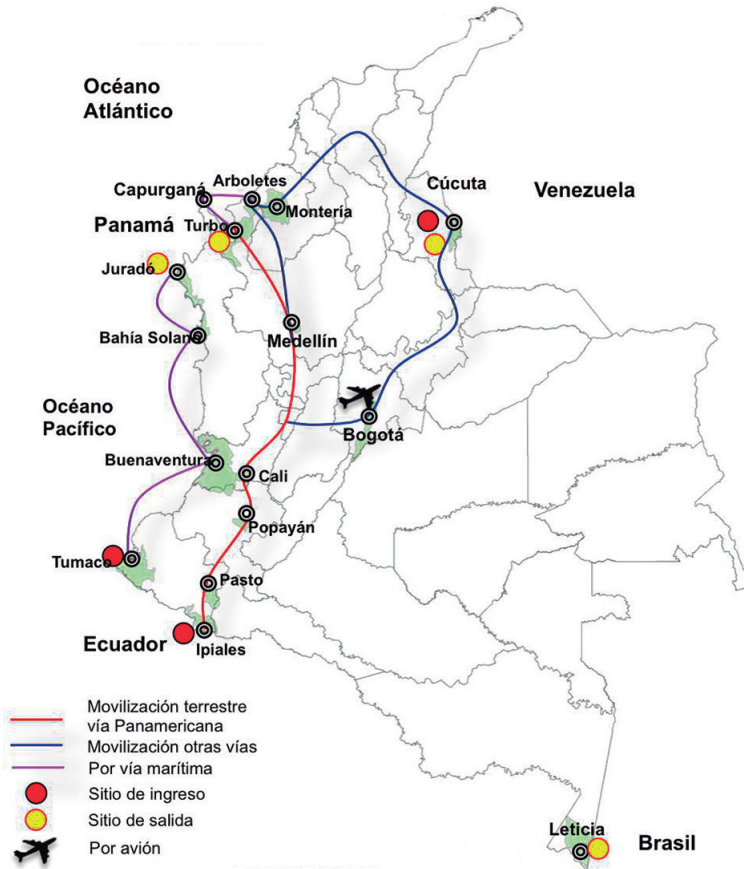
Desde el Urabá antioqueño y chocoano se desprenden aproximadamente 9 rutas: 2 marítimas y 7 fluviales, y terrestres hacia la frontera con Panamá, que tiene una extensión de 266 km a lo largo de 4 municipios del departamento de Chocó (Juradó, Riosucio, Unguía, Acandí), que limitan con la provincia del Darién en el lado panameño. Cuando los migrantes usan la vía marítima llegan a Puerto Obaldía en Panamá. (ACNUR, 2015, citado por Ocampo & Arboleda, 2016, p. 102)

La costa Pacífica y el río Atrato son rutas más peligrosas para los migrantes que el tránsito por carretera hasta Turbo, como muestra el mapa 3. Esto significa que hay una división espacial de la legalidad y la ilegalidad, a la que se ven sometidos los migrantes que



Mapa 2. Rutas y medios de movilidad de migrantes asiáticos y africanos, en su camino hacia Centroamérica, Estados Unidos y Canadá

Fuente: Rodríguez, 2018, p. 17.



Mapa 3. Ingreso, tránsito y salida irregular de Colombia

Fuente: Ocampo & Arboleda, 2016, p. 103.

desconocen las disputas territoriales entre los actores de la criminalidad en la zona del Urabá chocono y antioqueño⁶. Además de los abusos a los que se ven sometidos los migrantes en su trayectoria en el país de sur a norte, cabe la pregunta ¿cómo trata Colombia, concretamente los funcionarios de Migración Colombia en Urabá, a estos migrantes?

6. Esa vieja división espacial se acentuará con los proyectos económicos en marcha en la región, como se verá en el núcleo siguiente.

1.2.1. Los migrantes regulares y los refugiados

¿Cómo tratar el tema de la migración, cómo proceder con los migrantes y qué instrumentos legales amparan o condenan el tránsito por la frontera? Estos son asuntos que por lo general desconocen los funcionarios públicos de Urabá (Valenzuela, 2019). El paso de migrantes ha sido la oportunidad para desvelar la institucionalidad del Estado en asuntos internacionales y la capacidad de Urabá para sobrellevar tal situación. Estado y sociedad, en Urabá, han tenido que incorporar la frontera internacional a sus prácticas y relaciones cotidianas; son relaciones escalares donde ha habido aprendizajes solidarios de los pobladores locales para acoger a los migrantes, y rápidas reacciones del Estado y de sus funcionarios para sacarlos del país en el menor tiempo posible como lo establece la legislación en caso de los migrantes que no soliciten refugio. Para Ocampo y Arboleda (2016), Colombia no ha sido país receptor sino, por el contrario, internacionalmente reconocido como expulsor debido al largo conflicto armado interno, “... y no tiene, en consecuencia, una política amplia de soluciones duraderas para refugiados” (p. 101).

¿Cuál es el estatus de los migrantes en Colombia? En Turbo, puerta del Darién, la migración se hizo evidente en el año 2015, cuando antes pasaban, gota a gota, desapercibidos. Una disposición restrictiva del vecino país de Panamá sobre su política migratoria en 2016 contuvo a los migrantes en Colombia:

Lo que ha sucedido con los inmigrantes en Turbo (Antioquia) mereció la atención de los medios de comunicación y del Gobierno en julio de 2015. Fue entonces cuando, de repente, apareció una bodega en donde se albergaban cerca de 400 migrantes provenientes de Cuba. En los alrededores de esta bodega había cerca de 3000 cubanos. Estaban allí, estancados, por el cierre de la frontera de Panamá para migrantes irregulares, decretada el 9 de mayo por el presidente Juan Carlos Varela. Antes, los migrantes podían pasar de Colombia hacia Panamá con un salvoconducto otorgado

por Migración Colombia. Las autoridades panameñas hacían lo mismo: les entregaban un documento de estadía temporal para que continuaran hacia Costa Rica.

No obstante, el gobierno panameño decidió dejar de otorgar este beneficio de tránsito por la cantidad de migrantes que estaban pasando por la frontera con Colombia. En julio de 2015, el Servicio Nacional de Fronteras (Senafront), reportó la llegada de en promedio 180 cubanos al corregimiento de Puerto Obaldía, ubicado en la costa Caribe de Panamá. Este corredor, también codiciado por narcotraficantes, estaba desbordando la capacidad de control de las autoridades panameñas. Así las cosas, los migrantes se vieron estancados en la frontera colombiana, pues el salvoconducto que les entregaba Migración Colombia no era suficiente para continuar su tránsito por Panamá. En líneas generales se presentó un efecto dominó de políticas restrictivas desde Estados Unidos, pasando por Costa Rica, Panamá, Colombia y Ecuador. Que en Turbo se asentaran cubanos, africanos, brasileños, haitianos, pakistaníes, entre otros, reflejaba unas dinámicas migratorias poco conocidas en Colombia, relacionadas con la globalización. (Valenzuela, 2019, p. 8)

Algunos de esos migrantes de procedencia asiática y africana, hacinados en Turbo, fueron trasladados hacia los corregimientos de Capurganá y Sapzurro del municipio de Acandí, Chocó. La Oficina Migración Colombia en Turbo les dio un salvoconducto para que pudieran llegar hasta el municipio fronterizo con Panamá en los próximos 5 días, pero los migrantes debieron asentarse temporalmente en Capurganá cuando Panamá reaccionó cerrando la frontera con Colombia. Colombia buscaba la más pronta salida de los migrantes, actitud que tuvo llamado de atención por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos: mientras para la Comisión importaba el respeto de los derechos humanos, para Migración Colombia importaba la lucha contra el tráfico de personas, argumentando que de esa forma se protegían los derechos humanos de los migrantes.

El salvoconducto, como documento temporal de estadía legal, era entregado para que en 5 días los migrantes con ingreso irregular al país se devolvieran por sus propios medios hasta la última frontera por la que entraron. Este documento se convirtió, en la práctica, en el documento de permanencia con el cual perdían temor de acudir a las autoridades frente a cualquier violación a sus derechos humanos (Ocampo & Arboleda, 2016), les permitía seguir adelante y los protegía en algo de los abusos de las redes de migrantes. Pero no lo usaban para devolverse.

En Colombia un migrante regular es aquel que tiene sus documentos en regla. Cuando un migrante pide protección internacional Colombia no puede devolverlo ni expulsarlo hasta tanto no sea resuelta su solicitud de refugio, de acuerdo con la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados y el Decreto 4503 de 2009, en su artículo 1 (Acosta & Arboleda, 2016). Un refugiado es aquella persona que tiene razones fundadas para creer que estaría en peligro de ser sometido a tortura en caso de ser expulsado a su país de origen, carácter protector que deja por fuera a quienes migran por necesidades económicas, catástrofes ambientales y otras razones. En Colombia, y específicamente en Urabá, hay situaciones complejas con migrantes como con refugiados.

1.2.2. Los migrantes irregulares. El Estado y la sociedad

La represión, el tratamiento humanitario y la defensa de los derechos humanos son tres maneras diferentes con las que se tramita en la subregión la situación con los migrantes irregulares. En su análisis sobre los migrantes en Urabá, Valenzuela (2019) evidencia dos discursos institucionales que corresponden a ámbitos diferentes de un mismo Estado no homogéneo, uno de orden nacional y otro de orden local. Estos son discursos

... que se cruzan cuando hay un migrante irregular de por medio. Por un lado están Migración Colombia y el Ejército, organismos que comparten una visión centrada en la premisa de “combatir el tráfico de migrantes”, la cual se materializa en salidas represivas como la deportación. Por otro lado están las instituciones locales –Alcaldía, Defensoría, Personería, Secretaría de Gobierno– que sostienen un marco de acción frente a la migración ligado con las políticas públicas para las víctimas del desplazamiento forzado. La llegada masiva de migrantes, en lugar de generar una reacción represiva, fue una situación que las instituciones locales tramitaron como lo han hecho en décadas anteriores con la llegada de personas desplazadas por el conflicto armado en Colombia. (Valenzuela, 2019, p. 13)

El migrante que ingresa de modo irregular puede ser deportado a menos que solicite refugio y obtenga del país protección internacional.

Muchas de las personas que componen el flujo migratorio actual y están en situación de protección internacional deciden no pedir refugio en Colombia, porque el Gobierno no brinda ayudas humanitarias a los solicitantes y no otorga permiso temporal de trabajo durante el proceso de estudio de la solicitud. Algunos solicitantes de refugio deciden continuar su viaje, ante la imposibilidad de sostenerse económicamente durante la espera, que puede ser hasta de 6 meses; ya que para recibir las ayudas humanitarias deben haber sido reconocidos como refugiados. (ACNUR, 2015, citado por Ocampo & Arboleda, 2016, p. 102)⁷

.....
7. En la región hay una diferente percepción entre la población sobre cómo tratar la situación de refugio y la de las víctimas de nuestro conflicto cuando se están disputando un exiguo presupuesto. Se dice que los recursos públicos asignados para atención y protección de “refugiados” son destinados en la región para atención a las víctimas de desplazamiento interno, y cuando se invierten en los refugiados, causa malestar entre las víctimas y algunos pobladores.

Por esta razón son pocos los migrantes que se quedan en Urabá, además, en palabras de Valenzuela,

... La deshumanización del migrante irregular por parte del Estado se construye de la misma manera en la que se ha reducido a la población desplazada a sujetos olvidados, sin capacidades (Castillejo, 2016). Ubicados en la periferia social, sin acceso a la ciudadanía, deshistorizados, los migrantes y los desplazados comparten un marco de significado que transgrede las interpretaciones del Estado, que se rebela ante él. (2019, p. 18)

Más adelante nos dice,

... lo que hace al migrante migrante, así como al nativo nativo, es una presunción. Y es peligrosa: al asumir al otro bajo una categoría universal se establece una relación asimétrica y se le asignan elementos de identificación que no siempre se corresponden. “Es que ellos viajan siempre a Estados Unidos a buscar plata”, me decía un funcionario de Migración Colombia. (Valenzuela, 2019, p. 141)

Para el Estado en cualquiera de sus niveles escalares (nacional, departamental y local), no hay cabida para los migrantes pobres; la ley migratoria, además de inferiorizarlos, busca proporcionarles la salida lo más pronto posible, reclamo que le hizo a Colombia la Comisión Internacional de Derechos Humanos en el episodio del traslado de migrantes a Acandí en el año 2016. Una postura diferente a la estatal la asumió la población que se solidarizó con los migrantes, también la Alcaldía de Turbo contradiciendo la actitud de Migración Colombia cuando a finales de julio, luego del episodio de los migrantes hacinados en la bodega de Turbo en el año 2015, declaró esta situación como de “calamidad pública”,

... por las condiciones en las que estaban viviendo los 3000 migrantes provenientes de Cuba que tenían su paso cerrado en Panamá. De esos 3000, cerca de 400 cubanos se encontraban hacinados en una bodega de 15 por 20 metros cuadrados. Los demás

improvisaron pequeñas casas construidas con madera y plástico alrededor de la bodega. Solicitaron, como lo hicieron con Panamá, un puente aéreo para viajar hasta México, opción que fue rechazada por el Gobierno colombiano, el cual optó por presionar la salida de extranjeros a través de deportaciones. [...] Para los pobladores de Turbo, la llegada masiva de cubanos constituyó una experiencia atípica. (Valenzuela, 2019, p. 10)

En el momento del represamiento, la Iglesia fue una de las primeras organizaciones que llegó al lugar. El arzobispo de Apartadó, Hugo Alberto Torres Marín, convocó a los párrocos de Urabá a unirse a las campañas humanitarias por los derechos fundamentales de los migrantes. De hecho, tuvo serias discusiones con delegados del Gobierno nacional por su intención de utilizar un predio de la Iglesia para crear un albergue temporal –y fue enfático en este punto– para ayudar con las condiciones mínimas de dignidad durante el lapso de estadía. Las ONG internacionales o agencias de cooperación cuya misión es proteger los derechos humanos, como la Agencia de la ONU para los Refugiados –ACNUR– y la Defensoría del Pueblo, tuvieron el reto importante de detener las deportaciones con las que amenazaba el Estado ya que entre las personas contabilizadas se reportó alrededor de 300 menores de edad, 11 mujeres gestantes y 24 personas con necesidades urgentes de atención en salud (Valenzuela, 2019, p. 11).

Ante esta situación, la cancillería colombiana optó por advertirle a los migrantes irregulares que, en caso de no abandonar el país, serían deportados. El 6 de agosto, el gobierno le notificó a los migrantes que tendrían dos opciones: acercarse a las oficinas de Migración Colombia para solicitar un salvoconducto y salir del país por su propia cuenta o ser deportados a Cuba a través del uso de la fuerza. Para el 10 de agosto, la bodega de Turbo estaba vacía. Del total de migrantes, 1540 se acogieron a la opción de recibir un salvoconducto, regresando a Ecuador o intentando cruzar a Panamá por la espesa selva del Darién. En el transcurso de esa

semana, Migración Colombia deportó a 14 cubanos por la vía aérea y declaró cerrado este episodio. (Valenzuela, 2019, p. 11)

Con esto,

Quedó en evidencia, por ejemplo, la respuesta represiva por parte de Migración Colombia, entidad que catalogó a los migrantes como “ilegales”. Ante esta visión se opuso la Alcaldía de Turbo, la Defensoría del Pueblo y la Iglesia Católica, entidades que solicitaron en repetidas ocasiones el respeto de los derechos humanos de los migrantes. (Valenzuela, 2019, p. 11)

No se comprende cómo el Estado no tiene otra política distinta a la represiva para evitar los siguientes riesgos que corren los migrantes a la salida de Colombia, por el golfo de Urabá y el tránsito por Acandí:

- Naufragio por las pequeñas e inseguras embarcaciones que navegan por el Pacífico y el golfo de Urabá. La prensa reporta el encuentro de cadáveres de migrantes que intentaron cruzar y que debieron ser enterrados sin siquiera tener registro de su nombre o nacionalidad.
- Trata de personas por la alta probabilidad de que caer en redes ilegales que violan los derechos humanos.
- Mulas del narcotráfico para pagar el tránsito por las rutas de los grupos armados organizados o sujetos a la extorsión de las autoridades y ciudadanos del común.
- Riesgos propios del cruce de la selva y sus condiciones geográficas inhóspitas.
- Víctimas del conflicto armado por la presencia de actores armados ilegales sin apoyo del gobierno colombiano por no tener los permisos que les podrían conferir alguna ayuda estatal. (Ministerio de Defensa, 2016, citado en Rodríguez, 2018, p. 23).

Con toda razón, los migrantes dicen que el paso por Colombia es uno de los tramos más costosos, a causa de la restrictiva política migratoria que incrementa los costos que cobra la red internacional y el pago de sobornos a algunas autoridades que lo permiten. Los migrantes quedan en una situación de desprotección frente a las acciones ilegales que ejercen sobre ellos los grupos armados y la criminalidad organizada (ver núcleo 3), debido a su situación irregular y al temor de acercarse a las autoridades. Hay testimonios de migrantes llegados a México o Estados Unidos que relatan el paso por Colombia como uno de los más peligrosos de su trayectoria (Cinta, 2015, en Ocampo & Arboleda, 2016).

1.2.2.1. La solidaridad espontánea

En Urabá hay una identificación entre la situación humanitaria de los desplazados internos y los migrantes irregulares en tránsito. Los migrantes se apoyan en redes migratorias para lograr su objetivo superando los obstáculos de un Estado cuyo objetivo es devolverlos al país anterior de tránsito o facilitar su ida lo antes posible. Cuando la crisis de hacinamiento de Turbo en 2015, la gente reaccionó a favor de la protección de los migrantes:

¿Por qué reaccionamos así cuando quedaron los cubanos represados? Bueno, no sé. Aquí las personas hemos sido bastante afectadas por la violencia. Usted mira los estudios y el 90% de la población de Turbo es víctima del conflicto: la mayoría saben qué es salir de sus casas e irse a un lugar completamente desconocido sin tener nada. Ellos conocen el drama de la migración, solo que dentro del país o dentro de Urabá. Saben qué es el desplazamiento forzado, una situación incluso más difícil en la que el Estado no los apoyó. Por eso es que cuando llegaron los cubanos los apoyamos y el pueblo los apoyó. Cuando el Gobierno tipificó las ayudas como delito de tráfico de migrantes las personas comenzaron a estar más prevenidas, pero diariamente uno ve que hay una compañía de las personas de los hoteles o

de los restaurantes. Es que en verdad se la llevan muy bien. (Valenzuela, 2019, p. 123)

Dice Valenzuela que la personera de Turbo reaccionó como los demás habitantes, es decir, facilitando donaciones de familias,

incluso los presos de la cárcel de Turbo donaron voluntariamente sus desayunos un día para los migrantes cubanos. Cuando le pregunté a Alejandra sobre estas donaciones, me contó que hubo un tiempo en el que los migrantes pasaban desapercibidos, eran transeúntes impermanentes, no existía una regularidad. Después de que estuvieron alrededor de ocho días vagando por las calles se quedaron sin dinero, sin donde dormir. Un ciudadano les cedió la bodega porque los vio en condiciones muy difíciles. Algunos se quedaron casi tres meses mientras lograban encontrar los medios económicos para salir. Los vecinos querían ayudarlos a llegar a Estados Unidos, su destino final. (Valenzuela, 2019, pp. 122-123)

Y sigue diciendo:

El defensor del Pueblo de Urabá, William González de la Hoz, llegó a la bodega cuando la Cancillería ordenó las deportaciones. En ese entonces, cuando vio a la comunidad local rodeando a los migrantes, dijo que existía una “solidaridad espontánea”. En un principio lo llamaron para que atendiera la situación humanitaria: “Llamó el alcalde, el secretario de Gobierno: que se les acabó el agua, que no tenían baños. Nosotros nos dimos cuenta que no había tiempo para formalismos con el Gobierno y fuimos a atenderlos. Claro, el Estado no estaba preparado para esta situación y respondimos espontáneamente. El día que llegué vi una familia con un bebecito recién nacido. Como padre, esa escena me partió el corazón y me empecé en ayudar... El discurso del Defensor del Pueblo es similar al que sostuvo la Alcaldía de Turbo, cuestionada desde el Ministerio de Relaciones Exteriores por amparar a los migrantes. El primer paso que dio la Alcaldía fue garantizar derechos básicos: como salud y alimentación”. (Valenzuela, 2019, p. 124)

El secretario de Gobierno de Turbo, Emérides Muñoz, respondió así a la pregunta que le hizo Valenzuela (2019) acerca de la solidaridad espontánea:

Hay un concepto que se aplica a Turbo: la resiliencia. Esta población sabe lo que es vivir en situación de vulnerabilidad, la mayoría han sido víctimas del conflicto. Como han estado así saben que hay que echar pa'lante, que no se pueden quedar llorando. Y los migrantes estaban llorando y ellos, los vecinos, los animaron a seguir, como ellos mismos lo han hecho con sus familias. ¿No tienes comida? Bueno, ven, yo solo tengo un pan pero compartamos el pan. Esas eran las escenas que se veían en el albergue de migrantes. Nosotros queríamos que ellos resolvieran su situación y aunque hubo discordias con el Gobierno Nacional, les tendimos una mano. (Valenzuela, 2019, pp. 123-124)

Luego de los apoyos solidarios en el ámbito local, los migrantes siguen un camino difícil en el que se cruzan con redes de tráfico de personas y de narcotráfico.

1.2.2.2. Rutas, redes internacionales de tráfico de personas y de narcotráfico

En el tráfico de personas también son evidentes las conexiones entre las redes internacionales con los ámbitos locales. La trata y el tráfico de personas no nacionales, situaciones hoy en día globalizadas, son regulados por el Estado. El Código Penal colombiano tipifica así el delito de tráfico ilícito de migrantes:

El que promueva, induzca, constriña, facilite, financie, colabore o de cualquier otra forma participe en la entrada o salida de personas del país, sin el cumplimiento de los requisitos legales, con el ánimo de lucrarse u obtener cualquier otro provecho para sí u otra persona... (Ocampo & Arboleda, 2016, p. 100)

Bajo esta definición incurren en este delito los traficantes de droga, grupos insurgentes y grupos armados organizados que utilizan

a los migrantes como mulas. También los coyotes y las redes internacionales organizadas cuando llevan con ella migrantes irregulares. Y también para el Estado caen en esta definición, los hoteleros, restauranteros y demás propietarios que se lucran de la migración cuando sus huéspedes y clientes son migrantes irregulares. A diferencia del crimen internacional, los autores Ocampo y Arboleda hacen una diferencia en la trata de personas según la definición del Protocolo contra la Trata de Personas firmado por Colombia:

... las víctimas de tráfico, con cierta frecuencia, se convierten también en víctimas de trata, al ser sometidas a trabajos forzados y/o explotación sexual. Los asiáticos y africanos son especialmente vulnerables a estos tipos de trata porque en algunos casos pagan su viaje con trabajo. (2016, p. 100)

La red internacional de traficantes y los grupos armados ilegales con injerencia en el Urabá chocoano y antioqueño están conectados indirectamente. La red actúa en varios países para facilitar, permitir, conducir, alojar o transportar a los migrantes hasta su destino final. Para Ocampo y Arboleda:

La guerrilla FARC-EP⁸ no tiene ningún tipo de relación directa con la red internacional. Sin embargo, en algunos casos cobran para guiar a los migrantes cuando realizan la ruta terrestre que cruza el Chocó y la selva del Darién para llegar a Panamá. Adicionalmente, son quienes autorizan qué personas de las comunidades locales pueden servir de guías. Y hace aproximadamente dos años, les exigían a los migrantes pasar estupefacientes hasta Panamá – cuando hacían la ruta terrestre a través de Acandí–, como una forma de contraprestación por permitirles el tránsito a través de sus territorios de influencia; pero frenaron esta práctica por los riesgos que asumían (Migración Colombia, 2015). La banda criminal

8. Dicen los autores de la cita que para cuando se hizo el escrito las FARC no habían firmado el Acuerdo de Paz. En el numeral 3 se hace referencia a la reorganización de los grupos en el territorio.

“El Clan Úsuga” [...] realiza un control sobre el tráfico de migrantes, pero tampoco está relacionado con la red internacional. En pocas ocasiones han efectuado el tráfico de manera directa, y su control se ha limitado a cobrar extorsiones a los migrantes para permitirles transitar hasta el Darién chocoano, sobre todo para abordar las lanchas y *pangas* que salen desde Necoclí, Turbo y el río Atrato. (Ocampo & Arboleda, 2016, p. 103-104)

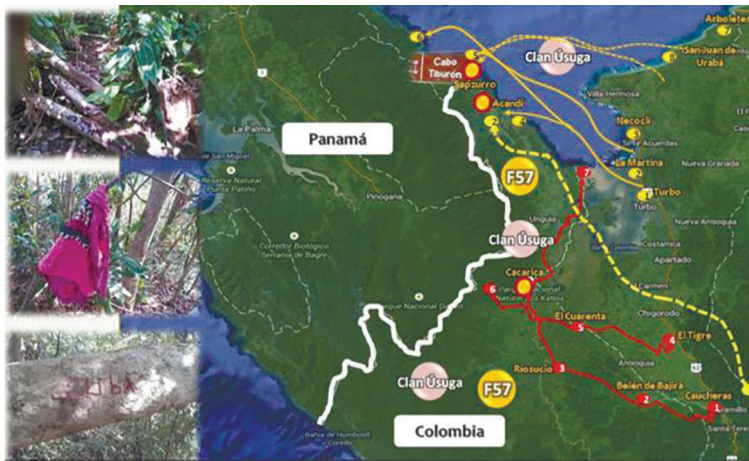
En 2015, el Clan Úsuga les ordenó a los traficantes, conocidos como “coyotes”, no utilizar sus rutas marítimas de narcotráfico para el tráfico de migrantes. A su vez, al gremio hotelero le ordenó también no alojar migrantes porque estaban llamando la atención de las autoridades. Por esta razón, la ruta por el Bajo Atrato chocoano, más larga, costosa y peligrosa por ser selvática, es usada con mayor frecuencia. Esta orden del Clan Úsuga no fue del todo acatada, pues algunos hoteles continuaron alojando migrantes; actualmente la mayoría es hospedada en viviendas en Turbo y Necoclí, muchas de estas al borde del mar. Desde allí zarpan en lanchas por las noches, desconociendo la restricción de navegación nocturna debido a la alta marea, y en algunos casos, también la de seguridad, por el no uso de chalecos salvavidas. La Armada Nacional ha reportado rescates de embarcaciones en peligro de hundimiento en los que los rescatados han sido extranjeros sin documentación, pero con ingreso legal al país (Ocampo & Arboleda, 2016).

En los 266 km de frontera entre Colombia y Panamá, la ACNUR tiene identificados 30 pasos “irregulares” para movilizar las economías ilícitas. El migrante, muchas veces dependiente de sí mismo, entra en estas mismas rutas corriendo el peligro de convertirse en una amenaza para los grupos armados. A diferencia de Ocampo y Arboleda, la investigación de Rodríguez (2018, pp. 23-24) involucra a los grupos al margen de la ley con el tráfico de personas. Dice:

En el Urabá antioqueño y chocoano se ha reportado una serie de negocios entre bandas criminales y grupos terroristas (Clan del

Golfo y FARC). Mediante los cuales presuntamente se dividieron las ganancias definiendo el territorio a controlar. Al Clan del Golfo le correspondería lo producido por el tráfico ilegal de migrantes en el municipio de Turbo, el puerto y su zona influencia, mientras que las FARC tendrían el control del negocio sobre la parte continental, en selva próxima al tapón del Darién. Ambos grupos estarían involucrados en las modalidades delictivas antes descritas. (Palma, 2016, citado en Rodríguez, 2018, p. 23)

El área disputada se aprecia en el mapa 4:



Mapa 4. Presencia de grupos armados en Urabá

Fuente: Rodríguez, 2018, p. 59.

La investigación retoma del Ministerio de Defensa el *modus operandi* de los grupos armados en la frontera: 1) Hacen uso de las redes sociales para comunicarse con los migrantes, orientarlos sobre las rutas, lugares de hospedaje y puntos de encuentro con los coyotes; 2) usan las empresas de transporte, residencias, hoteles y casas cercanas a las zonas de embarque a los alrededores del Golfo de Urabá; 3) comparten las mismas rutas del narcotráfico, terrestres y marítimas; 4) aprovechan que en su mayoría los migrantes no están acompañados de la institucionalidad, que en este caso es Migración Colombia, al igual que se aprovechan de las diferencias en el idioma para muchas veces cobrar más de lo usual (pueden cobrar entre

USD 2300 y USD 2600; 5) suelen hacer tratos corruptos con funcionarios del gobierno para usar documentos colombianos legales y facilitar la entrada a Panamá. Los funcionarios pueden ser integrantes de la fuerza pública, alcaldías municipales, defensorías del pueblo, funcionarios de Migración Colombia, comisarías de familia, secretarías de salud municipales, hospitales locales, entre otros; y 6) si aparecen las autoridades mientras realizan las operaciones dejan a los inmigrantes a la deriva, sin importar los acuerdos verbales o su bienestar en general.

De las investigaciones de Ocampo y Arboleda (2016), Valenzuela (2019), Castañeda y Jiménez (2018) y Rodríguez (2018) queda claro que el migrante está a la deriva y que:

- El Estado en Urabá se comporta de forma ambigua: una medida de carácter nacional aplicando su política represiva bajo una ley que pretende sacar a los migrantes irregulares lo más pronto posible y otra de carácter local facilitando el paso de los migrantes por el territorio y ofreciéndoles atención humanitaria.
- Las organizaciones internacionales en defensa de los derechos humanos actúan en interacción con otras organizaciones humanitarias, con la Diócesis de Apartadó y con la Defensoría del Pueblo, muchas veces en contra de las actuaciones del Estado.
- La población de la localidad de Turbo y Necoclí, lugares de embarque, han acogido a los migrantes con la misma sensibilidad aprendida en su experiencia con los desplazamientos internos, es decir, han insertado un tema global en sus experiencias locales.
- Los migrantes son involucrados en las redes internacionales de tráfico de personas y de narcotráfico en una zona disputada por actores armados.

Con este conjunto de situaciones, Ocampo y Arboleda le proponen al propio Estado algunas transformaciones:

Esta situación de extrema vulnerabilidad le impone al Estado retos que implican la implementación de estrategias distintas de investigación y elaboración de planes metodológicos en las investigaciones penales por el delito de tráfico de migrantes, como por los múltiples delitos que tipifican las vulneraciones a los derechos humanos que sufren durante su trayecto por Colombia. (2016, p. 104)

También Castaño y Jiménez (2018) cierran su investigación afirmando la necesidad de que el Estado tome control de una región que hace parte de su integridad territorial y que, en estos momentos de consolidación de la paz con las FARC, es fundamental hacer el ejercicio soberano para enfrentar, entre otros delitos asociados al conflicto armado, el flujo migratorio irregular y el tráfico ilícito de personas, entre otros aspectos irregulares que se configuran en la frontera (Rugeles, Varón, Londoño, Aliaga & Vanegas, 2009, citados en Castaño & Jiménez, 2018). Sin embargo, la solución no debe ser solo normativa ni institucional, aunque sigue primando a pesar de experiencias como estas de Urabá. Dice Valenzuela que:

El episodio de Turbo develó los frágiles mecanismos para enfrentar una situación que a simple vista demostraba ir mucho más allá del “tráfico de migrantes”. Después de la deportación voluntaria de la mayoría de la población cubana, el Ministerio de Relaciones Exteriores expidió el Decreto 1692 de 2016, creando una Comisión Intersectorial de Lucha contra el Tráfico de Migrantes. Esta norma ratificó la contradicción de la legislación anterior, pues señala que “el tráfico de migrantes es una conducta delictiva asociada a la migración irregular que afecta la seguridad y la soberanía nacional”. (Decreto 1692, 2016, p. 1) (Valenzuela, 2019, p. 37)

En conclusión, el Estado mantiene una política enfocada en la soberanía cuando se requiere proteger la condición humana


(Valenzuela, 2019); un apego a la normatividad que se contradice con la protección de los derechos humanos al privilegiar la seguridad estatal sobre la atención de las necesidades humanitarias de los migrantes.

El cierre de este núcleo tiene una variante espacial, referida a las dinámicas de ilegalidad por cuenta de los actores armados, criminales y transnacionales que actúan de manera más libre y soberana por las vías fluviales y las trochas que por la ruta de la carretera que cruza el eje bananero hasta Turbo. Así lo dicen Castañeda y Jiménez:

... la criminalidad sigue tomando ventaja de las debilidades infraestructurales, que convierten a estos lugares en pasos de comunicación que son usados para el tráfico de personas y el contrabando, además de la movilización de bienes y recursos minerales ilegales (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2002). En el caso particular del Chocó, existen tres pasos formales –todos marítimos, ninguno terrestre– a saber: Puerto Marítimo de Turbo, Puerto Marítimo de Capurganá y Puerto Marítimo de Juradó. Por otra parte, se evidencian 10 cruces terrestres informales: (1) Sapzurro, (2) Los Girasoles, (3) La Diabla, (4) Casa Roja, (5) La Cabaña, (6) Cristalino, (7) San Blas, (8) Cruce, (9) Alto Aspave y (10) Santa Teresita. Los pasos informales o también llamados “trochas”, se ubican a lo largo del territorio fronterizo colombiano-panameño. Si bien es de difícil acceso terrestre y a pesar de las dificultades que presentan, son utilizados por diferentes actores a raíz del bajo control de las autoridades; es de resaltar que en estas zonas habitan pequeñas comunidades, con predominio de familias indígenas desde épocas ancestrales. Lo anterior evidencia que la mayoría de los pasos se encuentran lejos del alcance de cualquier ente de vigilancia gubernamental. (Castañeda & Jiménez, 2018, pp. 152-153)

Como vimos en este núcleo, sin duda alguna el Estado tiene un déficit de comprensión de cómo se comporta esta frontera cuyas dinámicas van más allá de la ilegalidad. El Darién tiene una larga y

poco conocida historia de 500 años, obnubilada hoy por unos actores ilegales que se disputan el control de la frontera, por un Estado que solo aplica normativas como forma ineficaz de control y con poco conocimiento de sus dinámicas y por un flujo constante de migrantes interesados apenas en el tránsito, sin pretensiones de quedarse en Urabá. En medio de esta red de situaciones complejas están las comunidades indígenas y campesinas nativas y habitantes del territorio, invisibilizadas o involucradas en estas redes de la criminalidad. En el núcleo siguiente nos referiremos a esa otra espacialidad de la “legalidad”, la de la carretera, de la competitividad, es decir, el eje bananero y sus zonas de influencia, una Urabá que mantiene la injusticia espacial y profundiza el fraccionamiento territorial.



2. La reconfiguración espacial por la intensificación del modelo económico competitivo dominante, que comprende la región como artefacto (puertos, vías 4G, sistemas de drenaje) en desequilibrio territorial con otros modelos que defienden la vida, la biodiversidad y los modos culturales de existencia

En este apartado nos referiremos a las intervenciones económicas, esto es, proyectos privados con efectos sobre la vida de una gran mayoría de pobladores que implican la movilización de flujos de capital y el ensamblaje de conocimientos expertos, lógicas de gobierno, infraestructuras y prácticas que producen formas de espacialización concretas, todo lo cual riñe con otras formas como las de las comunidades étnicas y campesinas, principalmente. Las intervenciones económicas a las que nos referimos están ligadas a determinadas visiones del desarrollo y la modernidad que indican orientaciones para el futuro de la región, maneras de articularse a la economía mundial y producción de órdenes sociales particulares que generan conflictos ambientales y entran en contradicción con otras formas de vida, que no tienen estos proyectos en sus intereses

o que, aun queriendo ser parte de ellos, son excluidos de sus beneficios. Esta tensión la resume así uno de los entrevistados:

Existen planes de etnodesarrollo de las comunidades negras y Planes de ‘Buen Vivir’ de las poblaciones indígenas, que tiene incidencia en los territorios colectivos de consejos comunitarios y de resguardos indígenas con sus propias normativas y visiones de desarrollo muy diferentes a los planes de desarrollo (y de crecimiento económico), promovidos desde los sectores estatales y productivos. (EU16, virtual, junio 2020)

Entenderemos estas intervenciones económicas como materialidades que concretan formas de pensamiento e intenciones particulares, con las cuales regir los destinos de la región, así como las diferencias en cuanto a las percepciones sobre el desarrollo y la modernidad. Veremos tres casos concretos en la construcción de la infraestructura portuaria (tres puertos diseñados), las autopistas 4G y la Transversal de las Américas, y el distrito de riego. Nos interesa identificar las contradicciones y efectos positivos y negativos sobre los modos de vida locales y los conflictos ambientales en términos de controversias por el uso, acceso y control de los recursos naturales y las relaciones sociedad-naturaleza.

2.1. La naturalización del desarrollo y la competitividad

La interacción compleja y violenta entre la diversidad de grupos culturales de Urabá, los grupos económicos hegemónicos y las agrupaciones políticas de izquierda y derecha, produjeron, hasta hoy, una subregión de características desequilibradas en términos espaciales, esto es, sociales, culturales y políticas, entre los territorios del eje bananero y su órbita, y los territorios del río León, del Atrato, los fluviales y los de la serranía, poco integrados al proyecto competitivo regional a no ser como despensas de recursos.

Las decisiones de los grupos privados han definido en buena parte el destino de Urabá con el consentimiento del Estado, pero sin la intervención explícita para ser árbitro y garante de los derechos y las oportunidades para la generalidad de pobladores. Los grupos indígenas Embera, Waunana, Tule, Zenú; las comunidades negras caribeñas y atrateñas; los campesinos mestizos pobres expulsados del Sinú, del Caribe y del interior de Antioquia, se constituyeron en mano de obra para las bonanzas laborales madereras (chocoanos), bananeras (antioqueños) y la construcción de infraestructura como la carretera Medellín-Turbo. Ese paulatino proceso de colonización del siglo XIX, intensificado a mediados del siglo XX, vio serias confrontaciones entre formas asimétricas de saber, de poder y de concebir el mundo en el mismo espacio habitado.

Según Claudia Steiner (2000, p. xxvi), el volumen de documentos, libros e informes escritos sobre Urabá fundamentan la historia de la subregión centrada en la producción bananera de exportación de la década de 1960, y en las consecuencias del rápido crecimiento estimulado por el capital bananero que canalizó pobladores migrantes de las distintas olas colonizadoras llegadas en busca de tierras y refugio político (Uribe de H., 1991)¹. Steiner (2000, pp. xxv-xxvi) propone cambiar el lente de la implantación de la agroindustria del banano y del conflicto político como los “orígenes” de la región, y leer la historia regional desde antes, dándole juego al par “colonizador y colonizado”, perspectiva de Occidente con la que Antioquia llegó a Urabá acompañada de un discurso que “... tendía a barbarizar a aquellos grupos sociales o culturas distintas a la del colonizador”.

1. Las oportunidades laborales fueron también un importante motor de desplazamiento a la región de Urabá, producto de lo cual se “... constituyeron varias poblaciones en el bajo Atrato (Bocas del Atrato –antes “Turbito”– surgió de un campamento maderero donde los trabajadores decidieron quedarse y formar familia y comunidad, situación similar a las poblaciones que vivían al borde de la vía, la mayoría de las cuales se desprende de la construcción de la carretera Medellín-Turbo” (EU16, virtual, junio 2020).

El discursoregonaba el lugar protagónico de la cultura antioqueña para imponer orden y, de paso, tener el derecho a explotar la región, aprovechándose de las riquezas naturales e imaginando a Urabá como una despensa para Antioquia. El “colonizado”, en contraste, había que educarlo, inculcarle las buenas costumbres familiares, religiosas y sociales (Steiner, 2000), esto es, a los indígenas, negros, mestizos pobres expulsados de sus lugares de origen (Sinú, Caribe, antioqueños pobres del interior). Así que la historia del colonizado es la contracara de la historia del colonizador, unidas por un proyecto antioqueño de región inspirado en el ideario moderno del desarrollo como sinónimo de progreso, evolución y transformación.

Steiner (2000) propone entender el significado del choque cultural de Antioquia con la costa en Urabá (incluido el económico) mostrando la imposición antioqueña sobre las imágenes de futuro de otras culturas. Esta imposición con la que Antioquia encarnó el prototipo del colonizador está vigente: la manera desarrollista de ver el progreso económico, la jerarquización social discriminatoria fundamentada en la percepción lineal del tiempo que ubica atrasados y desarrollados en cada extremo de la línea; las conexiones globales que prevalecen sobre lo local y doméstico considerado atrasado; la economía globalizada y competitiva como punto de llegada de las formas rezagadas de producción domésticas o de subsistencia. La matriz occidental predominante en la zona centro de Urabá continúa orientando los destinos de la subregión como matriz de pensamiento excluyente de los saberes de otras matrices culturales “no occidentales ni científicas” como las indígenas, negras y mestizas del Darién y del Norte de Urabá².

2. Como dice uno de los habitantes de la región sobre el control de esta matriz: “Dominante, coercitivo, violento e impositivo. El control económico en el Urabá antioqueño sobre las zonas costeras con grandes extensiones de tierras dedicadas a la ganadería y la agroindustria impone una relación de subordinación, no solo por parte de la mano de obra, sino también de la cultura, con la naturalización de la ‘supremacía paisa’. Además de las afectaciones sobre los modelos tradicionales de

En contraste, otras formas de pensamiento críticas del proyecto moderno y de su pretensión de universalidad se refieren a un mundo hecho de muchos mundos (indígenas y afrodescendientes), de movimientos de autonomía en marcha como los comunitarios, de mujeres, ecológicos, de economías alternativas, interculturales, de buen vivir, territoriales o de conexión tierra y seres vivos. Esa apertura a otras formas de pensar y existir apunta a modelos de vida que coexisten con el proyecto moderno, ramplona diferencia que adquiere hoy la forma socioeconómica entre la producción para el mercado, el comercio internacional y la reproducción de la riqueza, y la producción para la vida y el bienestar. Ambas podrían coexistir en función del bienestar, pero los desequilibrios de poder en Urabá no han permitido abrir esta oportunidad.

2.2. La intensificación del banano, la diversificación productiva y la economía de subsistencia

Estudios recientes sobre la economía regional³ reconocen el peso de la producción bananera como el producto emblemático de Urabá, pero detectan proyectos de diversificación estimulados por políticas nacionales e internacionales de globalización, condiciones del mercado internacional (tratados de libre comercio, ingreso del país a la Organización Mundial del Comercio, ampliación de infraestructura y de puertos, etc.) y la construcción de las infraestructuras portuaria y vial a propósito de las cuáles se ha ampliado la frontera agrícola con cultivos de palma de aceite, cacao, plátano, yuca,

.....
vida (pesca y agricultura) y de los ecosistemas locales (manglares y humedales) de la región” (EU16, virtual, junio 2020).

3. ICP (2018); Cámara de Comercio de Urabá (2018 y 2019); Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia (2016), Taborda Rodríguez (s.f.).

aguacate, piña (de gran fuerza/relevancia en Urabá), así como flores tropicales, productos maderables y frutas.

2.2.1. El distrito de riego y drenaje

Esta infraestructura productiva está diseñada para la zona agroindustrial y bananera de Urabá⁴, busca incorporar 64 000 hectáreas nuevas a la agricultura comercial trayendo agua de los ríos Atrato y Mutatá⁵. La obra incrementará la productividad bananera hasta en 60%, superando las 2000 cajas por hectárea; diversificará la producción con el impulso a otros desarrollos agrícolas; mitigará los efectos del cambio climático y de las épocas secas en su zona de influencia y aumentará la cobertura y reducirá los racionamientos en el suministro de agua potable a los habitantes de la región, quienes, en muchos casos, dependen del suministro mediante carrotanques (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2015, citado en ICP; Tobón & Cajamarca, 2018). El distrito beneficiará cinco municipios de la zona bananera de Urabá y abrirá la posibilidad de diversificar con cultivos de arroz y algodón. La adecuación no menciona la inclusión de comunidades campesinas que también padecen las sequías y la falta de agua.

Con esta infraestructura Urabá busca mejorar sus estándares para la competitividad mundial y ponerse al nivel de países como Ecuador, que produce unas 2300 cajas por ha/año, Costa Rica, con 2700 o 2800 cajas, y Guatemala, con un valor un poco más alto. Abrir el mercado de China es otra razón para construir el distrito de riego y drenaje:

Hasta este año no teníamos ninguna experiencia en la industria bananera colombiana de hacer exportaciones regulares a la China.

4. “En banano exportamos 740 000 toneladas el año pasado, 37% del total de exportaciones de banano. En plátano, 150 000 toneladas el año pasado, 70% del total de exportaciones y 1000 toneladas de snacks de plátano” (Aristizábal, 2019).

5. Es un distrito para 70 000 hectáreas de la zona, 35 000 de banano y 35 000 de otros productos (Aristizábal, 2019).

Logramos hacer un contrato estable por primera vez. Es un contrato de alrededor de 93 000 toneladas de banano por un monto de US\$40 millones durante este año y es un poco la puerta de entrada a este mercado. (Aristizábal, 2019)

Hay condiciones preexistentes en la producción bananera que no las cambiará la construcción del distrito de riego como el alto costo laboral, equivalente al 55% del costo de producción, atribuible a las buenas condiciones laborales y a la formalización del empleo. Sin embargo, podría ayudar a corregir el rezago de 15 años “... por problemas de violencia donde era difícil administrar y luego varios años de una fuerte revaluación del peso en el año 2000 y los años siguientes, que dificultaron que las fincas hicieran la inversión suficiente para poder aumentar rentabilidades” (Aristizábal, 2019).

El proyecto está en etapa de prefactibilidad y se hizo en alianza entre Empresas Públicas de Medellín –EPM– y el Ministerio de Agricultura, con una inversión de \$12 000 millones para estudios, diseños, estructuración y viabilidad del distrito de riego y drenaje. El Gobierno nacional aportó \$10 000 millones y EPM \$2 000 millones (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2015). Juan Luis Cardona, presidente de Uniban precisó: “No hay todavía estudios de financiación ni de formas de implementar. Aquí seguramente vamos a tener que acudir a organismos internacionales, inversionistas, que también hagan parte de esto” (Aristizábal, 2019). En el taller Construyendo País el presidente afirmó, “Yo quiero que ese proyecto del distrito de riego de Urabá lo concibamos, lo dimensionemos y podamos construir una verdadera alianza público-privada, para el desarrollo productivo y para mejorar la condición de vida de los habitantes de esta región” (Presidencia de la República de Colombia, 2020). Es otro proyecto de intervención alianza público-privada que, como las autopistas, están buscando la competitividad regional de la mano de los desarrollos portuarios para la diversificación productiva.

2.2.2. La diversificación productiva

Las dinámicas productivas vigentes en Urabá están transformando la economía agropecuaria en una mucho más agroindustrial e industrial y de gran potencial exportador, perspectiva que se amplía al considerar los grandes proyectos de infraestructura para la región (Autopistas para la Prosperidad, Transversal de las Américas, puertos y distrito de riego en el eje bananero, entre otros) (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2016). Según la fuente, en el valor agregado de Urabá predominan las actividades de servicios sociales, comunales y personales (37,1%) y las actividades agropecuarias (29,7%).

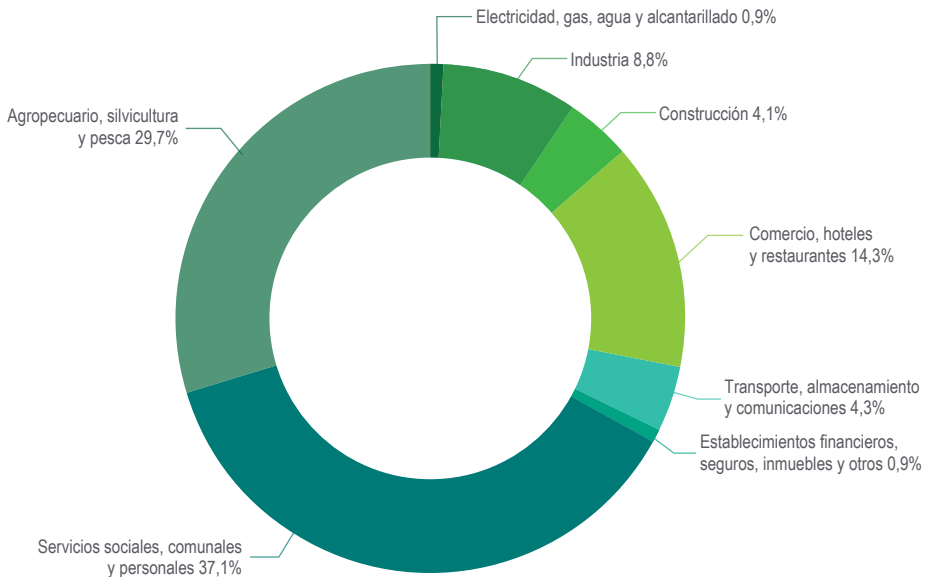


Gráfico 1. Distribución del valor agregado de la subregión Urabá según sectores productivos, 2005⁶

Fuente: Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. Perfil socioeconómico de la subregión de Urabá. 2016, p. 19.

6. Este informe sobre Urabá es el más actualizado de la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. En la mayoría de los cuadros la Cámara utiliza estadísticas desde 2014 hasta 2016, pero específicamente este, el valor agregado por sectores, muy dicente con respecto a las dinámicas económicas, es de 2005, dato que no se consiguió en otras fuentes secundarias. Con esto queremos mostrar las transformaciones en las dinámicas de los últimos 15 años.

Para la Cámara de Comercio el desafío es

... seguir posicionando productos agropecuarios en los ámbitos nacional e internacional y generar proyectos y acciones que permitan agregar valor a los productos agropecuarios de la subregión e ir fortaleciendo otros sectores de la economía que aún son incipientes, pero que pueden resultar importantes desde el punto de vista de la generación de empleo, como la industria y la construcción. (Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, 2016, p. 19)

El ICP se pregunta si la diversificación y la ampliación de la frontera y sus respectivos cultivos han tenido en cuenta el uso y la vocación de la tierra y la creación de clústeres que beneficien las experiencias de la región, acompañados de una estrategia que eleve los niveles de seguridad alimentaria de la población más vulnerable, programas de generación y formalización de empleo, así como la articulación de las asociaciones de productores y pequeñas comercializadoras a los mercados internacionales. Esto porque la Unidad de Planificación Rural Agropecuaria –UPRA– formula y ejecuta políticas públicas para la planificación del ordenamiento productivo y de la propiedad rural para promover el uso eficiente del suelo para el desarrollo rural agropecuario con enfoque territorial. Un uso inadecuado del suelo puede degradar sus componentes y ocasionar daños ambientales irreversibles. Según la UPRA

... la extensión de la región de Urabá asciende a 3 222 469 hectáreas, lo que corresponde a 2,9% del territorio nacional. Del total del territorio, el 35,6% cuenta con una vocación agrícola, el 39% son áreas con vocación forestal de protección-producción y el 7,8% para ganadería. [...] Pese a contar con una amplia frontera agrícola, gran parte del territorio se ha destinado a la producción ganadera. [...] para 2016 la extensión ganadera se extendía a lo largo del 23,8% del territorio y la gran mayoría de las áreas

de pastoreo se encuentran en zonas que deberían destinarse para la producción agrícola” [situadas en Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartadó, Turbo, Necoclí y San Pedro de Urabá]. (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 28-29)

Como parangón al “eje bananero” o zona centro de Urabá, a la región norte se la llama “eje ganadero” por la cría y ceba de ganado en los municipios de Necoclí, Arboletes, San Pedro de Urabá y San Juan de Urabá. “Actualmente se cuentan 620 000 cabezas de ganado que representan el 24% del hato del departamento de Antioquia. La actividad ocupa cerca de 500 mil hectáreas, con una capacidad de carga de 1,3 unidades gran ganado por hectárea” (Antioquia Sostenible, 2018, citado en ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 42). La ganadería extensiva se incrementó luego de la expropiación paramilitar de la tierra y el desplazamiento de los campesinos. Años después, “... en 2014 fueron capturados varios directivos del Fondo Ganadero de Córdoba, acusados de estar vinculados a prácticas de despojo de tierras a 128 familias en la zona de Tulapas, en el Urabá antioqueño” (El Tiempo, 2014, citado en ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 43). Es una actividad de baja tecnificación y de poco empleo en zonas para la producción agrícola, aunque “... ha mejorado respecto a la genética y la productividad” (EU12, Apartadó, septiembre 2019).

2.2.2.1. Los productos de la economía campesina

Según el Anuario Estadístico del Sector Agropecuario de la Gobernación de Antioquia, el Urabá antioqueño (a diferencia del dato del ICP que incluye el cordobés y el chocoano) tiene un área total de 1 166 400 hectáreas y 78 637 hectáreas cosechadas, ocupando el primer lugar entre las nueve subregiones del departamento. Un 51% está en cultivos permanentes (la segunda después del Suroeste) con 19 cultivos diferentes siendo el plátano y el banano los que ocupan la mayor proporción: “... hoy hay 32 000 hectáreas más o menos en banano y la extensión de los cultivos de plátano no está clara, se habla

de 30 000, 40 000 hectáreas” (EU12, Apartadó, septiembre 2019). Un 40% está en cultivos transitorios (Cámara de Comercio de Medellín, 2016). Según el ICP, en banano hay aproximadamente 344 fincas en 34 789 hectáreas sembradas y una generación de más de 25 000 empleos. La industria bananera está integrada verticalmente entre productores y comercializadoras como Uniban, Banacol, Banafрут, Tropical, Coindex y Conserba (1%) (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018).

El plátano se benefició de la cadena de producción y comercialización del banano. Surgió como sombrío para las primeras iniciativas de cacao⁷ y como una alternativa de autoconsumo hasta convertirse en producto de exportación. Desde 1988 se exporta plátano hacia Europa (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2014, citado en ICP; Tobón & Cajamarca, 2018), pero de manera más generalizada “... hace 15 años más o menos” (EU13, Turbo, octubre 2019). El plátano es un pilar de la economía campesina para pequeños y medianos productores; a pesar de ser un producto de exportación, hace parte de la agricultura tradicional de la región, no tecnificada y de propiedad familiar:

... 85% de los productores tienen entre 1 y 5 hectáreas; el 10% posee un área entre 6 y 15 hectáreas y tan solo un 5% tiene áreas superiores a 16 hectáreas. De acuerdo con Augura, la zona del Urabá antioqueño tiene aproximadamente 29 000 hectáreas dedicadas a la producción de plátano, pero limitaciones para acceder a los puertos por los pocos cupos ofrecidos en las embarcaciones que transportan el banano. (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2014, citado en ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, pp. 34-36)

En cultivos campesinos de pancoger se produce maíz, fríjol, yuca, ñame y arroz, muy pocas hortalizas y algunas hectáreas en

.....
7. En los años 90 se incrementó la producción de plátano sobre todo al norte de la región, amparado por los grupos paramilitares que estimularon la siembra entre los campesinos afectos a su proyecto (García & Aramburo, 2011).

maracuyá en diferentes veredas (para el caso de Apartadó). La piña es un cultivo exclusivo de Uniban no de la economía de los pequeños productores.

El cacao es una cadena promisoría para Urabá y otras subregiones de Antioquia como Nordeste, Bajo Cauca y Magdalena Medio, priorizadas por el Estado como cultivo fundamental para el cierre de brechas de desarrollo en la etapa del posacuerdo. Se cultiva en los municipios de Apartadó, Arboletes, Carepa, Chigorodó, Necolí, San Juan de Urabá, San Pedro de Urabá y Turbo: es otro producto de diversificación que se sirve del desarrollo logístico asociado a la producción bananera (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018). Desde hace 10 años, aproximadamente, comenzó una transición del cultivo tradicional a cultivos mejorados en sus fases de producción y cosecha. Según los expertos de la región,

... ha tomado fuerza, se ha avanzado, pero no está en las mejores condiciones porque se deben hacer cambios tecnológicos y las Umatas no han sido fuertes con las transferencias, además los productores no han tenido recursos a la mano y el retorno a los territorios y la estabilidad de la gente apenas se está dando. En las partes más bajas se encuentran cultivos de 3 a 5 años, pero en las partes altas no hay tanto material; hoy están entre 300 y 500 kg de producción al año para toda la región; hay alrededor de 1600 hectáreas⁸. El cacao sigue siendo el cultivo de la economía campesina, es productor-protector para darle el manejo y protección a la serranía donde está ubicado. Los accesos allí son Nueva Antioquia, San José de Apartadó, Saiza y Carepa. Algunos venden a Luker y otros a la Nacional de Chocolates. (EU12, Apartadó, septiembre 2019)

Luego de la desmovilización paramilitar, en el segundo quinquenio del año 2000, se creó el programa estatal Familias guardabosques (2004-2008) para erradicar los cultivos de coca en el país.

8. Estos datos no coinciden con los de la Cámara de Comercio de Urabá, 2016.

Con este programa se diseñó también el de sustitución de cultivos⁹ con clones de cacao de alta rentabilidad para los primeros pequeños productores capacitados. Hoy en día, estos productores

... no transforman, pero ensayaron exportar cacao a España, pero no es un producto de la calidad requerida porque el productor no clasifica, no hace todavía bien las cosas; tampoco hay una comercializadora que pague mejor y exija calidad. Son unos 1500 productores que tienen entre 1 y 4 hectáreas de cacao. Está asociado con el caucho en la ruta caucho-cacao propuesta por la gobernación de turno hace unos 15 años¹⁰. Hay que hacerle entender a la gente que este cultivo es “el oro del futuro”; “aquí el cacao es la alcancía”. Hay que apoyar con recursos, con instalaciones para la producción, que se apalanque desde la gobernación o FINAGRO. (EU13, Turbo, octubre 2019)

En Necoclí el cacao hace parte de sistemas agroforestales que se combina con melina (madera) y plátano como en el proyecto a cargo de Casa Luker y Nacional de Chocolates. Antes de la llegada de esas empresas, los productores eran pequeños cacaoteros, algunos beneficiarios de alianzas productivas con el Gobierno nacional, el Ministerio de Agricultura, la Gobernación de Antioquia por medio de la Secretaría de Agricultura, el Municipio de Necoclí y los pequeños productores que están por todos los corregimientos. Hoy en día se cultiva en alianza:

[se] implementa un paquete tecnológico en el que “todos ponen”: los productores ponen su mano de obra y la tierra y el proyecto les da un incentivo modular o apoyo económico para comprar insumos o herramientas, para el pago del profesional que se requiera para los componentes social o técnico o para giras de intercambio

9. El mismo modelo actual de erradicación y sustitución de cultivos derivado de los Acuerdos de Paz.

10. En Turbo hay 500 hectáreas sembradas en caucho por San José de Mulatos, suelos aptos para este cultivo.

de conocimiento. Este paquete busca aumentar los niveles de producción y sacar un cacao de buena calidad, mínimo, un cacao corriente. El beneficio de la producción se hace en plantas colectivas como la ubicada en el corregimiento de Caribia; la mayor preocupación es hacer buena fermentación y un buen secado pero sin transformación del grano. (EU08. Necoclí, octubre 2019)

Necoclí tiene unas 2000 hectáreas de cacao desde que comenzaron los proyectos hace 8 o 10 años. Desde 2011 Casa Luker sembró allí e hizo una plantación de cacao *premium* de unas 550 hectáreas recuperadas a la ganadería. Su meta es sembrar 5000 hectáreas para exportación en grano en varias zonas del país (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018). Sin embargo, para el éxito del producto en el mercado internacional debe tratarse el alto contenido de cadmio de los cacaos de la región por la contaminación de los suelos, problema para la exportación a Europa y para las proyecciones del cultivo.

La palma es parte del paquete de diversificación agrícola pero no es cultivada por pequeños productores. Aunque algunos empresarios asociados al paramilitarismo viciaron la mirada sobre la palmicultura y sus dueños, otros empresarios del sector palmero en Urabá, no asociados con los conflictos por tierra y los desplazamientos campesinos para la producción, retomaron la experiencia de Coldesa de los años sesenta para reanudar los cultivos. Coldesa sembró en la región 4500 hectáreas de palma de aceite en el municipio de Turbo (Currulao). En 2017 los principales cultivos se ubicaban en Carepa, Chigorodó, Mutatá y el sur de Turbo y la planta extractora de aceite se ubica actualmente en el municipio de Chigorodó, a orillas del río Guapá.

Hay una experiencia perversa relacionada con el cultivo de palma en los territorios despojados de Curvaradó y Jiguamiandó. Previo a la siembra se creó un clima de violencia para obligar al desplazamiento de las comunidades de los territorios colectivos de estos dos consejos comunitarios. Dicen ICP; Tobón y Cajamarca:

Los casos de apropiaciones irregulares de tierras en el Urabá chocoano por parte de palmeros ajenos a las agremiaciones del sector han propiciado cierta estigmatización sobre los cultivos de palma realizados por empresarios honestos. Sin embargo, esto no ha sido un impedimento para aprovechar los beneficios del cultivo. La palma es un producto versátil que cuenta con las propiedades adecuadas para transformarse en múltiples productos, desde alimentos hasta biocombustibles. Además, la región cuenta con unas condiciones idóneas para el cultivo de palma. Los indicadores de extracción son muy altos en relación con otras regiones del país, pues por cada hectárea de cultivo se pueden obtener entre ocho y nueve toneladas de aceite. La generación de empleo también es mayor que en el pasado, por los requerimientos para la polinización asistida del híbrido. Los empresarios entrevistados informaron que, para estas labores, han vinculado madres cabeza de familia, pues las mujeres han demostrado ser más efectivas que los hombres en la polinización de la palma, una actividad que no requiere de fuerza, sino de destreza y paciencia. (2018, p. 38)

La pesca artesanal es la actividad que marca impronta en la vida y pertenencia en el golfo de Urabá. Sigue siendo artesanal y con notorias bajas en los volúmenes de captura por la sobreexplotación, la captura de tallas menores que interrumpe el ciclo reproductivo y el uso de mallas de ojo pequeño. Un habitante de la región recuerda que

... entre los años 60 y 70 hubo una fuerte actividad de la pesca industrial en el golfo de Urabá que trajo inmensas afectaciones al recurso íctico que terminó afectando a las comunidades de pescadores, quienes lo relacionan, junto con otras actividades, como el origen de la actual (por lo menos desde finales de la década de los 90) disminución en disponibilidad, tamaño y biodiversidad de peces, moluscos y crustáceos. (EU16, virtual, junio 2020)

A pesar de lo anterior, el volumen de pesca en Turbo es bastante representativo

... está en el segundo lugar en desembarco de producto pesquero. Hay 600 pescadores carnetizados que ejercen la actividad, 500 estanques de piscicultura y casi todos los días construyen uno nuevo. En la zona norte se produce cachama y en la zona sur cultivan tilapia. En el norte producen cuando hay agua, pero en la zona sur hay algunos que producen con agua de mar. (EU14, Turbo, octubre 2019)

El de los pescadores artesanales es uno de los gremios más grandes, pero con muy bajo impacto en la dinámica política regional al no hacer sentir sus reivindicaciones y reclamos en el escenario de lo público, ni siquiera a propósito de la construcción de los tres puertos y sus efectos en la actividad. Hay 52 asociaciones organizadas en función de beneficios puntuales (EU12, Apartadó, septiembre 2019). Asopesgura es una de las organizaciones conformada por 26 empresas asociativas de trabajo –EAT– que fracasó por la politización de sus directivos influenciados por líderes departamentales del partido conservador, además porque convirtieron a la asociación en un campo de disputa por no lograr distribuir ni saber manejar una donación de 15 motores Suzuki y unas cuantas redes. La otra asociación, Asopesuno (Asociación de pescadores artesanales de la vereda El Uno), nació con 28 familias en el año 2006, conformaron 26 asociaciones y hoy tienen 39. Allí se capacitaron en trabajos asociativos entre pescadores artesanales y, a pesar de estar registrados como asociación, tener personería jurídica, NIT y RUT, no aparecen en los registros nacionales. Los miembros de la asociación atribuyen esta situación a estrategias de invisibilización relacionadas con la construcción y operación de los puertos internacionales, al no ser invitados a ningún tipo de reunión ni tenidos en cuenta en los avatares del proceso de socialización y discusión de los impactos y de la construcción de la infraestructura portuaria. “En una ocasión sucedió que en una reunión del puerto no había pescadores, la representación de este gremio era un comerciante” (EU06, Turbo, octubre 2019).

Para algunos observadores, el decaimiento de la pesca en el golfo está asociado con:

- El desplazamiento forzado de comunidades de zonas montañosas hacia zonas costeras, sobrepoblando el golfo de pescadores improvisados que afectaron la dinámica productiva de las comunidades tradicionales.
- La desmovilización paramilitar que incluyó programas de sustento con la entrega de embarcaciones, motores y redes de pesca a los desmovilizados; además de la sobrepoblación de pescadores, se configuró una “mafia de la pesca”, como denominan a los “subcontratos” a pescadores tradicionales para hacer las veces de lancheros, motoristas, ayudantes, recibiendo un pequeño porcentaje de lo obtenido en las faenas de pesca.
- La apropiación o distribución inequitativa de los recursos entregados por el Gobierno nacional y/o departamental por parte de algunos líderes de asociaciones de pescadores (EU16, virtual, junio 2020).

Situaciones como las anteriores han obstaculizado el proyecto de la Federación de Pescadores para luchar por el reconocimiento del sector pesquero de Urabá, esto es, un colectivo en lucha contra los efectos negativos de los puertos, la deforestación que producirá su construcción, el desempleo por las restricciones de movimiento por el golfo. Igualmente, para sacar adelante la Casa del Pescador, proyecto bandera para tener un lugar de fortalecimiento gremial, diseño de propuestas para eliminar los intermediarios y buscar canales propios de comercialización. Desafortunadamente, como en el sector cacaotero, sus propias asociaciones son su competencia porque hacen las veces de intermediarias y algunas de ellas apropian las ganancias que deberían ser para todos. Una buena forma

de ganar peso económico en la región y encontrar mercados en los ámbitos nacional e internacional podría ser una comercializadora para todos los productores agropecuarios, incluidos los pescadores, atrapando para sí los beneficios del intercambio comercial. Sin embargo, no son claros todavía los objetivos para la acción ni la decisión colaborativa para hacer realidad una organización productiva que defienda la tradición artesanal, el derecho al trabajo y el uso de los caladeros de pesca y el golfo de Urabá como su patrimonio común.

Otra potencialidad productiva es la explotación forestal hecha de manera sostenible por pequeños y grandes productores de madera cultivada de teca. Asoaman por la región empresarios chilenos interesados en comprar tierras al norte para sembrar madera, al igual que lo están haciendo en el Bajo Cauca (EU12, Apartadó, septiembre 2019). Históricamente, en la región se ha explotado la madera de forma ilegal, así que quedan serias dudas sobre si las plantaciones forestales detengan la explotación ilegal o si le puedan hacer contrapeso.

El Gobierno nacional, por conducto del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, eligió cuatro regiones piloto para el desarrollo del turismo, entre ellas el Urabá-Darién. Desde el año 2014 se está preparando a las comunidades locales para el desarrollo de emprendimientos en el marco de la estrategia Turismo, paz y convivencia como medio para convertir escenarios de guerra en territorios de paz (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018). Es considerado un clúster promisorio en forma de agroturismo, ecoturismo, turismo de playa y de aventura. El golfo y la zona costera tienen potencial para suministrar bienes y servicios recreativos de pesca y navegación, son alternativa para la generación de ingresos, cohesión social y desarrollo sostenible en la etapa de posacuerdo para comunidades víctimas del conflicto armado. Sin embargo, en los programas estatales de

turismo hay una riesgosa expansión neoliberal en cuanto a la gestión de los recursos naturales, transformándolos en productos como cualquier otra actividad extractiva en la que los pobladores llevan la peor parte.

Finalmente, el sector de la construcción ha cambiado la fisonomía a la región, pero conserva la baja calidad de vida de la mayoría de sus pobladores. Solamente en el municipio de Apartadó, en 2017, la Alcaldía otorgó 470 licencias de construcción, 404 para vivienda, 35 de uso mixto, 27 para comercio y 4 de uso institucional. Este sector contribuye al crecimiento económico, a la creación de empleo formal y consumo de bienes, a los servicios e insumos y también a mejorar la calidad de vida dependiendo del tipo de viviendas y la capacidad de inversión de los pobladores (Cámara de Comercio de Urabá, 2018). La región se está preparando para el desarrollo portuario, tiene zona franca, centros comerciales, almacenes de grandes superficies, bodegas y vitrinas para venta de automóviles, y otro sinfín de infraestructura de servicios para la transformación de la región por cuenta de las obras para la competitividad. Las transformaciones productivas territoriales deberían traducirse en

... desarrollo y bienestar para la población, porque es contradictorio que un territorio de tanta riqueza y potencialidades exhiba unos indicadores de calidad de vida tan bajos. La intervención del Estado es crucial para ordenar el territorio, en lo espacial, lo económico y lo social, dado que Urabá presenta un desarrollo territorial intra-subregional desigual, con notables brechas de desarrollo entre sus tres zonas. (Bases del Plan de Desarrollo Pensando en Grande, 2016, citado en Cámara de Comercio de Urabá, 2018, p. 9)

Claramente, la subregión está transitando productivamente del sector primario al sector servicios, a juzgar por los datos de valor agregado. Y a pesar de darse un crecimiento empresarial, esas

empresas son comerciales más no industriales. La Cámara de Comercio de Urabá presentó así la estructura empresarial de la región para el año 2017 con relación al periodo anterior 2016:

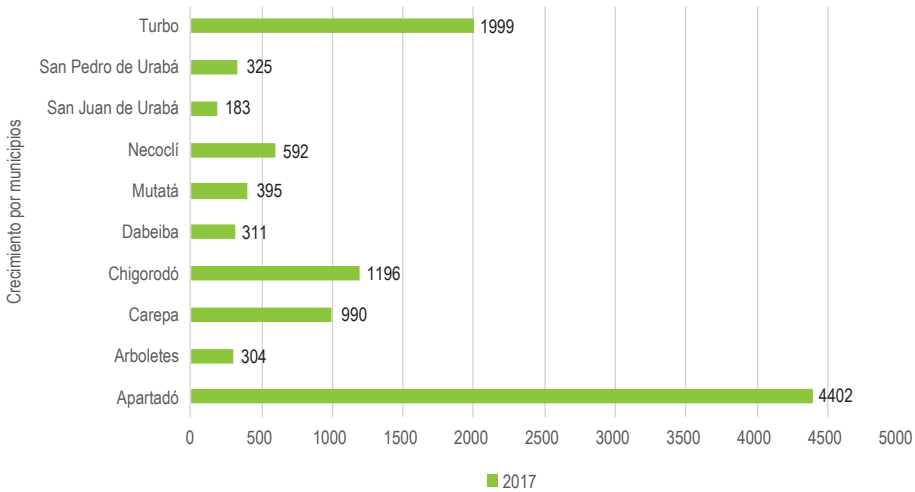


Gráfico 2. Crecimiento por municipio, 2017

Fuente: Cámara de Comercio de Urabá, 2017, p. 15.

Del gráfico se destaca el municipio de Apartadó como epicentro de la actividad comercial al concentrar el mayor número de empresas (4402), equivalente al 41% del total de Urabá. Los municipios que registraron mayor variación relativa entre un periodo y otro (2016-2017) fueron, en su orden, Carepa, 24%, San Juan de Urabá, 20%, Arboletes, 18% y Mutatá, 17%. Emprendedores e inversionistas le apuestan a Urabá por la confianza que tienen en la región (Cámara de Comercio de Urabá, 2018), por la construcción de las vías Mar 1, Mar 2, Transversal de las Américas y la construcción de los puertos que, definitivamente, le están cambiando la faz a Urabá. Los dos gráficos siguientes (3 y 4), de 2018 y 2019, expresan la tendencia empresarial al alza de los años 2016-2017 en la que todos los municipios muestran casi la misma proporción en el crecimiento empresarial.

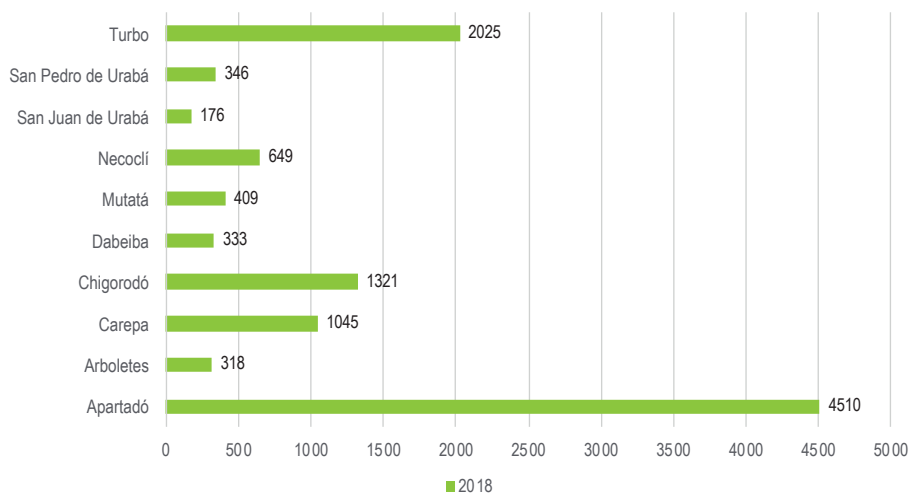


Gráfico 3. Crecimiento por municipio, 2018

Fuente: Cámara de Comercio de Urabá, 2019, p. 21.

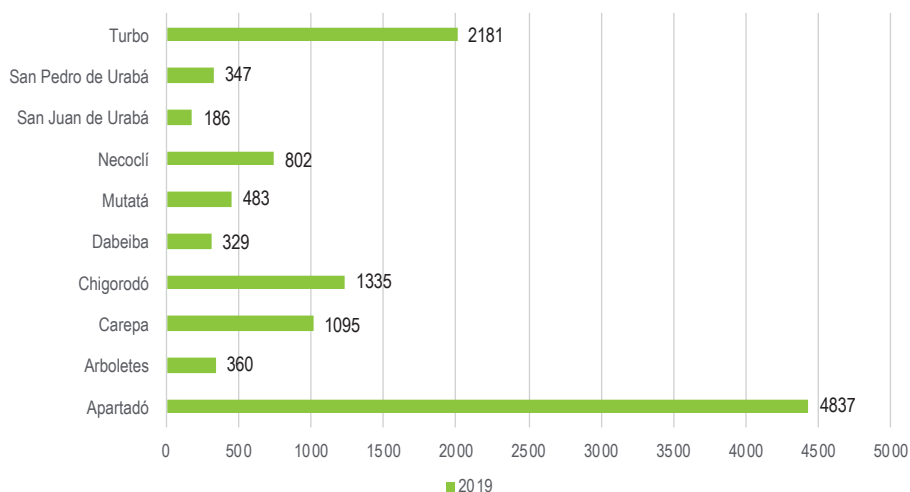


Gráfico 4. Crecimiento por municipio, 2019

Fuente: Cámara de Comercio de Urabá, 2019, p. 21.

La productividad y la competitividad económicas fueron las variables con las que el ICP; Tobón y Cajamarca entendió la competitividad subregional, no solo económica sino en cuanto a las mejores condiciones de vida y oportunidades para Urabá:

... la región tiene condiciones propicias para aplicar políticas innovadoras que contribuyan a superar las condiciones de pobreza de gran parte de su población, y contener la presencia de actividades ilícitas en su territorio. Esto es especialmente relevante en un escenario de posacuerdo que prevé la ejecución de políticas orientadas al logro de un mayor bienestar para la población en zonas rurales a través de la inversión de recursos públicos y de cooperación. El desarrollo económico y social sostenido en el Urabá implica promover un impulso a la inversión privada y condiciones adecuadas para el establecimiento de actividades empresariales formales –y legales– que catalicen la generación de riqueza, de empleo y de capacidades individuales. (2018, p. 9)

2.3. Las infraestructuras para el desarrollo y la competitividad

La ubicación geoestratégica de Urabá y sus ventajas como puente entre las Américas del centro y del sur, que incluyen su condición fronteriza, ha sido el argumento de los empresarios regionales y nacionales para conectarla con los mercados internacionales en función del desarrollo de la región y del país. Esto le da “... importantes ventajas comparativas en materia de productividad y competitividad”. También es un corredor estratégico para el tráfico de armas, drogas y personas aprovechado por grupos armados ilegales (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 13). Esta ventaja natural se suma a una vieja idea antioqueña que acompañó la colonización con un pensamiento desarrollista con dotación infraestructural que fundamentó la concepción y construcción de la carretera al mar comenzada en 1929: el mar era el destino, pero la región no era el proyecto. Desde esta perspectiva, la salida al mar y la conexión con los mercados internacionales han sido ideas contemplada desde 1930, medianamente realizadas para la exportación del banano y hoy en proceso

de ejecución con grandes tensiones entre quienes están realizando un sueño antioqueño y quienes no son parte de él¹¹.

En Urabá existe una dinámica territorial alrededor de la operación portuaria hace más de 50 años; esto generó tensiones con el ambiente, la población, con la dinámica del río León, del mar, con las poblaciones alrededor del río. Hablar de la infraestructura sin estar conscientes de la dinámica portuaria actual puede nublar la mirada. Es distinto planear un puerto en Tribugá donde hay otros asuntos por resolver, pero en Urabá hay dinámica territorial portuaria. (EU10, Apartadó, octubre 2019)

Ochenta años más tarde del inicio de la carretera y de la idea de puerto, y 50 años después de la colonización definitiva de Urabá, Colombia y Antioquia planean tres puertos a la altura de su imaginario de desarrollo (Puerto Darién en Necoclí, Puerto Antioquia y Puerto Pisisí, en Turbo), complementados con el túnel en el Boquerón del Toyo (9,8 km), la Autopista para la Prosperidad a Urabá (Túnel-El Tigre en Chigorodó), la Transversal de las Américas (tramo El Tigre-Arboletes). Sin embargo,

... este asunto no está muy claro: se habla de Puerto Darién por lo menos desde el 2014, pero no aparecen en la escena regional (no participan en reuniones, no parecen tener contacto con alcaldías de la zona de influencia, etc.) como si lo hacen Puerto Antioquia y Puerto Pisisí. Por otro lado, viene sonando, muy fuertemente (desde finales del 2018), un proyecto portuario denominado “Sol

11. El desarrollo portuario en la región de Urabá, todavía incipiente, ha estado liderado por la industria bananera de exportación y en menor medida por la exportación de otros productos frutícolas. Las cajas de banano y demás exportaciones salen de una infraestructura portuaria existente en la zona que surgió como una necesidad de las comercializadoras de banano para despachar la fruta hacia sus clientes en Europa y Estados Unidos. La operación portuaria se desarrolla en los embarcaderos o terminales de Zungo (Carepa) y Nueva Colonia (corregimiento de Turbo). A estos embarcaderos llegan los camiones con las cajas de fruta desde las fincas (Roldán, Riomaña & Londoño, 2018).

de Oriente”, que sería de inversionistas chinos y que tiene la ambición de ser “la nueva ciudad portuaria, industrial, comercial, turística y de diversión para América. (Arias Jiménez, 2019, citado en EU16, virtual, junio 2020)

El Gobierno nacional estructuró el programa 4G para construir, ampliar y modernizar los principales corredores viales de carga de comercio exterior que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y pasos de frontera. Esto hizo parte del Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035 para (1) impulsar el comercio exterior reduciendo los costos de transporte; (2) impulsar el desarrollo regional, mejorando la calidad de las redes regionales con propósitos de accesibilidad; (3) integrar el territorio, acercando los ciudadanos y regiones a los mercados principales y centros de servicios (PMTI, 2015, citado en Ministerio de Ambiente, Ministerio de Transporte & Invemar, 2017). Comencemos con los puertos.

2.3.1. Los tres puertos

Estas obras configuran una infraestructura para el comercio internacional de importación y exportación de mercancías que, para los estudios sobre economía regional, significarán en el corto plazo y largo plazo una demanda por mano de obra y una “... oportunidad de aprovechar la condición geoestratégica de Urabá para impulsar el crecimiento” (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 46).

Referirse a un puerto implica hablar de varias terminales portuarias que son diferentes proyectos portuarios. Puerto Antioquia, Puerto Pisisí, Puerto Darién Internacional serán terminales portuarias y cada una tiene su lógica de construcción y operación, su especialidad. Puerto Antioquia trabaja sobre los principios de Ecuador que nacen de reflexiones de la ONU con la banca multilateral sobre los Objetivos de Desarrollo del Milenio y los

Objetivos de Desarrollo Sostenible. Dichos principios nacieron al reconocer que los países que están por debajo de la línea del Ecuador “no están haciendo bien la tarea”, hacen infraestructura, pero vulneran el medioambiente, hay desprestigio, vulneran derechos humanos, derechos laborales, hay desplazamiento... Los países que quisieran seguir accediendo a préstamos de entidades como el Banco Mundial se debían ceñir a los principios de Ecuador y reconocer estándares internacionales de la corporación financiera internacional. Puerto Antioquia asume esto y no cumple por cumplir; el BID les otorgó la calificación Delta 10. Es la primera vez que sucede en Colombia y la segunda vez en el mundo. Los principios y estándares están asociados a temas de medioambiente, de población, entre otros. (EU10, Apartadó, octubre 2019)

El golfo de Urabá se convertirá en uno de los principales centros logísticos y portuarios del país luego de la construcción y operación de estos tres puertos, dejará de exportar fundamentalmente banano y otros productos agropecuarios menores (principalmente frutas) para incentivar desarrollos empresariales que requerirán mejores servicios públicos y sociales, con impactos sobre el desarrollo económico de la región y del país. Los estudios consultados sobre el puerto (DNP; Consejo Nacional de Política Económica y Social & República de Colombia, 2009 y 2013; Taborda Rodríguez, s.f.; ICP; Tobón & Cajamarca, 2018; Cámara de Comercio de Urabá, 2018 y 2019; Roldán, Riomaña & Londoño, 2018) no incluyen en sus análisis los desarrollos de tipo social y cultural de la región y las referencias a los pobladores se hacen en función de las compensaciones que harán por los impactos negativos de las obras (para mayor información consultar en la web las licencias ambientales de los puertos Pisisí, Antioquia y Darién).

La tabla 1 ofrece algunas especificaciones de los puertos,

Tabla 1. Puertos proyectados para Urabá

Nombre del puerto	Ubicación	Inversión Estimada	Empleos a 2030	Capacidad	Proyección/Año
Puerto Internacional Darién	Necoclí	USD 1000 Millones	Se estiman hasta 16 mil empleos directos y 300 mil empleos indirectos, derivados de esta actividad	Buques Post Panamax (calado máximo 12m-14m)	Potencial de captación de 500 000 TEUS anuales (5 millones de toneladas) 2 millones de gránulos sólidos y 1,5 millones de toneladas de carga general a 2035
Puerto Antioquia	Suroriente del Golfo de Urabá	USD 350 Millones	Entre 3 mil y 10 mil empleos directos en plena actividad	Buques Mercantes (12 000 TEUS de capacidad en contenedores y 60 000 de capacidad en buques graneleros)	7,5 millones de toneladas, 3 millones de toneladas en contenedores y 1,5 en carga suelta y vehículos
Puerto Turbo	Bahía Colombia, bahía Turbo y en los canales de Zungo y Nueva Colonia	No Disponible		Embarcadero a los buques: Carcasas grandes: 360 t hasta 12 contenedores Carcasas pequeñas: 160 t hasta 4 contenedores	2,5 millones de toneladas de banano y 0,5 millones de toneladas de carga general
Puerto Pisisí	Suroccidente del casco urbano del municipio de Turbo	USD 500 millones		Buques Post New Panamax de 56 metros de ancho y con capacidad para 14 000 contenedores	500 000 contenedores

Fuente: ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 47.

La construcción de los puertos también hace parte de un proyecto extrarregional 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 y la venta de *commodities* de un país que reprimariza cada vez más su economía. Paralelamente, este proyecto debe fortalecer el sector de transporte con los puertos multimodales requeridos para sus metas económicas, coincidente con la propuesta histórica antioqueña de la salida al mar. Según DNP; Consejo Nacional de Política Económica y Social y República de Colombia (2013), el país requiere un desarrollo portuario para atender el auge minero-energético del país y su capacidad productiva en carbón (noveno productor

mundial), de hidrocarburos y derivados en expansión (nuevos yacimientos e incorporación de reservas). También, para atender los requerimientos con los tratados de libre comercio firmados desde la década del 2000, los que requieren de infraestructura bajo la ecuación de crecimiento económico-comercio exterior y comercio exterior-tráfico portuario. Al declarar a Urabá como territorio potencial para exportar e importar según una directriz nacional, las meras expectativas atrajeron inversionistas para el desarrollo de los puertos.

La construcción de los tres puertos (posiblemente haya un cuarto puerto) ha acentuado rivalidades territoriales entre Turbo y Apartadó, al tiempo que ha fortalecido los localismos: Puerto Antioquia será construido en Nueva Colonia, corregimiento de Turbo, localizado más cerca de la cabecera de Apartadó donde residen los actores económicos que manejarán este puerto; en cambio, Puerto Pisisí será construido en la vereda Casanova, también en el municipio de Turbo, localidad con fuerte pertenencia territorial de sus habitantes y en particular afros promotores de este puerto. La fuerza mediática de Puerto Antioquia arrasa la promoción de los otros puertos; lleva tras de sí el respaldo institucional de la Gobernación de Antioquia y del empresariado bananero. Los socios son CMA (tercera naviera más grande del mundo), PIO, puertos e inversiones, los bananeros (casi el 40% de la carga del puerto es banano asegurada por estos socios) y la Gobernación de Antioquia a través del IDEA.

Puerto Pisisí, en cambio, no ha tenido en la gente la credibilidad de que pueda volverse realidad. Sus socios son extraterritoriales y sin conexiones previas, lo que los ha obligado a realizar campañas de afianzamiento territorialmente. Más que ser una sociedad portuaria de Turbo reconocida de tiempo atrás, Puerto Pisisí es una sociedad de inversionistas extranjeros, una alianza pactada para funcionar a partir de la firma de la concesión entre dos empresas socias, Equinox Planet y Transcity ARC, el futuro operador. El puerto

es multipropósito y la licencia ambiental fue aprobada en marzo de 2017; en diciembre de 2018 la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI– le concedió una resolución de otorgamiento con especificaciones sobre lo que deben cumplir y organizar para proceder a la firma del contrato, estimada para el año 2020 y comienzo de la construcción a finales del mismo año¹². Estas expectativas están transformado el territorio, “... mucha gente se va moviendo, poniendo negocios, dándoles por nombre Pisisí”, también promoviendo espacios formativos con Comfenalco, por ejemplo, y haciendo parte de los Consejos de Cuenca (EU11, Turbo, octubre 2019). Son un nuevo actor territorial con relacionamientos internacionales que operan en el territorio y se involucran en las antiguas interacciones regionales.

La Sociedad Promotora de Infraestructura de Antioquia –Spiasa–, firma creada por Concreto y Grupo Elemental, es la promotora del Proyecto Portuario Darién International Port, apoyada en estudios realizados por Moffat y Nichol, consultores internacionales de proyectos de infraestructura. El proyecto está localizado en la vereda Río Necoclí, en el municipio de Necoclí, a 9 km del casco urbano, a 2,5 km de la Ciénaga del Salado, a 9 km de la Ciénaga de la Marimonda y a 13 km de la Ensenada de Rionegro (ANLA, 2017). Corpourabá autorizó la sustracción definitiva de un área de reserva del Distrito Regional de Manejo Integrado denominado Ensenada de Rionegro, los Bajos Aledaños y las ciénagas de Marimonda y El Salado, en una extensión de 159,27 hectáreas distribuidas en 56,04 hectáreas de porción continental del área protegida, 94,26 hectáreas de porción marina del área protegida y 8,97 hectáreas que comprenden una porción de la vía dentro del área protegida. Esta delicada situación ambiental le ha traído detractores a este proyecto e interrogantes a la función protectora ambiental de Corpourabá. La intervención comprende un kilómetro de costa y de terrenos de las

12. Términos afectados por la pandemia.

veredas San Sebastián, El Hoyito, Río Necoclí y El Caballo. El puerto es multipropósito, moviliza carga contenerizada, graneles sólidos no minerales y carga suelta para buques de diseño post-panamax de 0,0145 km de calado, 300 metros de eslora (largo) y 40 metros de manga (ancho).

Según opinión de un habitante de la región,

... Puerto Antioquia tiene un reconocimiento y apoyo fuerte de empresarios de la región, una relación “agridulce” con Nueva Colonia, donde algunos habitantes apoyan y otros se oponen a este puerto, y una tensa relación con Puerto Girón y Río Grande, creo que también se debe a que buena parte de su intervención social se ha enfocado en Nueva Colonia. Pero en términos generales, no tiene una aceptación o imagen favorable de la comunidad (especialmente con la comunidad de Turbo), empezando por su nombre Puerto Antioquia –PA– y no Puerto Urabá, que le resta identificación y cercanía con los habitantes de la región.

Por su lado, Puerto Pisisí –PP–, si bien es inversión extranjera (también PA la tiene), su gerente, Teófilo Lemus, es una persona muy reconocida en Turbo y la comunidad de este municipio respalda y apoya este puerto; incluso lo han denominado el puerto de Urabá o el puerto de la gente, supongo en contraste con PA que es el puerto de los “bananeros”.

También hay que tener en cuenta los cambios que surjan con las nuevas administraciones municipales, pues el anterior alcalde de Turbo se oponía de manera abierta y decidida a PA, y respaldaba también de manera abierta y decidida a PP. El nuevo alcalde ha sido por el contrario muy receptivo con PA, y como se mencionaba, hasta firmó convenio con el puerto. (EU16, virtual, junio 2020)

Los puertos fueron apoyados por el presidente Iván Duque Márquez en el taller Construyendo País del 29 de febrero de 2020 en Apartadó. Allí ratificó su compromiso con las obras del distrito de riego, las soluciones de agua potable y el desarrollo portuario, por considerarlas prioridades para el desarrollo de la región. Sobre los puertos afirmó:

“Estamos avanzando para que Puerto Antioquia sea una realidad y estaremos también evaluando y aportando lo que se requiera, para los proyectos en materia de estudios y diseños que hagan que (Puerto) Pisisí también sea una realidad, pero que el Urabá se fortalezca con esa infraestructura”, señaló.

Ratificó el compromiso de avanzar con los proyectos viales de cuarta generación Mar 1 y Mar 2, y el Túnel del Toyo, en Antioquia. (Presidencia de la República, 2020)

Todos los puertos tendrán impactos ambientales, pero también su respectiva licencia ambiental y correspondiente Plan de Manejo. Así que la visión sobre si es mejor construirlos o no depende de la perspectiva de desarrollo y demás consideraciones de cada uno. Los pobladores lo ven como un hecho cumplido, ante lo cual no pueden batallar a pesar de reconocer los efectos de estas obras en sus vidas cotidianas; su aspiración es ser incluidos en sus beneficios, pero desde las distintas perspectivas, esto es, de las de los pescadores, los campesinos, los braceros, los jóvenes, etc., no desde la perspectiva de los promotores y constructores de los puertos que solo ofrecen beneficios pasajeros, como empleos no calificados, capacitaciones en abstracto, otros compromisos obligatorios que impone la autoridad ambiental y lo que les allane el desarrollo del proyecto.

2.3.2. Las autopistas 4G, obras complementarias

Las mencionadas autopistas Mar 1 y Mar 2 y la Transversal de las Américas (El Tigre-Arboletes) son las obras complementarias que hacen viable los puertos y la salida de las mercancías hacia el exterior; su objetivo es conectar los mercados, no precisamente la interconexión dentro de la región.

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, *Prosperidad para todos*, reconoce la infraestructura de transporte como una locomotora estratégica de crecimiento y, en concordancia con ello, el programa Concesiones Viales de Cuarta Generación 4G, está dirigido a

reducir la brecha en infraestructura y consolidar la red vial nacional a través de la conectividad continua y eficiente de los centros de producción y de consumo, con las principales zonas portuarias y con las zonas de frontera del país.

A nivel regional, las Autopistas para la Prosperidad buscan generar la interconexión vial entre Medellín, identificada como una de las principales aglomeraciones del país, los principales centros de intercambio comercial (puertos) y, no menos importante, el río Magdalena. (DNP, 2013, citado en Patiño Alzate, 2016, p. 80)

Para Patiño Alzate

... invertir en la infraestructura vial y de transporte se convierte en un factor decisivo para el desarrollo de un territorio. La posibilidad de generar oportunidades a territorios tradicionalmente aislados, marginados, con altos niveles de pobreza y altos índices de violencia vinculados al conflicto armado son una luz de esperanza para consolidar un proceso efectivo que nos conduzca a la paz y a un país más equitativo y competitivo. (2016, p. 83)

En consecuencia, informa que Urabá y Bajo Cauca serán las subregiones con mayor tendencia al cambio “... con un aumento hasta de 15% en su potencial de concentración de bienes y servicios, y un aumento del 20% en su capacidad de atracción de población permanente y flotante” (Patiño Alzate, 2016, p. 83).

Patiño advierte que la gestión urbana y económica son importantes para digerir estos procesos acelerados de cambio que traerán los puertos y las vías de conexión, pero, como veremos adelante, no hay ninguna atención estatal a los efectos creados por las expectativas con la construcción de las autopistas en cuanto a la sobrepoblación, los procesos acelerados de expansión y redensificación urbana, la alta fragmentación predial en las áreas rurales más cercanas, por decir lo menos. Apartadó ocupará, como hoy, un lugar protagónico en el sistema de ciudades a escala nacional por el aumento de su

potencial de concentración de bienes y servicios y su complejidad urbana. Se prevé que,

[habrá aumento en los flujos] de un 36%, equivalente a 7279 pasajeros diarios, mientras la generación de carga tiende a aumentar en un promedio del 6%, equivalente a 7757 toneladas semanales de carga circulando por los municipios de la subregión. La producción agrícola podría incrementarse en la subregión de Urabá hasta en un 56%, equivalente a 35 449 toneladas anuales, considerando la mano de obra disponible y los rendimientos productivos actuales de los rubros agrícolas con mayor aptitud. Aprovechar este potencial consolidaría la subregión como uno de los enclaves de mayor producción agrícola del país, si integramos a este escenario la presencia y puesta en funcionamiento de Puerto Antioquia y las vías 4G [...] Apartadó y Mutatá encabezarán la lista de los municipios con mayor potencial de desarrollo territorial en 2035. (Patiño Alzate, 2016, pp. 84 y 86)

Sin duda, los puertos y las autopistas 4G facilitarán la movilidad, la comercialización y el transporte de los productos del agro, pero, también, la llegada de inversionistas que harán parte de la transformación productiva y la reconversión de actividades en espera de mejores oportunidades. Este cambio ya se hizo notorio en los usos del suelo (Planes de Ordenamiento Territorial en las zonas de influencia de vías y puertos) y en el cambio de propietarios de la tierra, sin ser todavía claro el porcentaje de expulsión de pequeños parceleros. Los exportadores de frutas, por ejemplo, están comprando tierras en Urabá y no en el tradicional lugar frutícola en tierras de Quindío. “En 10 años este cuento es diferente; en 10 años los puertos deben estar en su apogeo y las transformaciones también se tienen que estar dando”. Si se hacen las inversiones complementarias que se deben hacer, Urabá tendrá mejor futuro, por ejemplo, los anillos viales entre Necoclí, Arboletes, San Pedro y parte de la serranía, zona de difícil acceso con potencialidad agrícola y posibilidad

de vincularse a la producción en mejores condiciones (EU12, Apartadó, septiembre 2019).

El común de la gente ve en las obras 4G negocios de oportunidad: se dice que con estas obras las empresas bananeras han hecho un gran negocio con la concesionaria de la vía por los costos de transacción de las franjas de las fincas para la ampliación de la autopista. Otras vías de acceso directo a los puertos, como la de Río Grande-Nueva Colonia, conectará a Puerto Antioquia con la Transversal de las Américas (la actual carretera entre Apartadó y Turbo en rectificación). Es una vía privada de propiedad de los bananeros utilizada para llegar al embarcadero de Nueva Colonia, punto de salida de los bongos, pero transitada libremente como de uso público. Con las obras portuarias de esta envergadura, es responsabilidad del Estado construir el acceso a los puertos con una vía de doble calzada. Se trata de convertir una vía de propiedad privada de los bananeros, socios de Puerto Antioquia, en un bien de interés público, negociación que está en marcha. Igual ocurre con la vía de acceso a Puerto Pisisí en la vereda Casanova, vía de acceso casi veredal, de propiedad del municipio de Turbo. Este ejemplo sencillo muestra cómo cambian las condiciones de uso, las concepciones de bien público y privado, las responsabilidades de los actores involucrados en la transacción. Todo esto es efecto de las intervenciones económicas y síntoma del cambio de relacionamientos y configuraciones espaciales en la región de Urabá por obra de las infraestructuras.

2.4. Transformaciones espaciales producidas por los puertos y las vías: el gran reto regional

Lo que las obras dañan es casi irrecuperable, entonces, ¿qué dan las obras? La disyuntiva de hacerlas o no va de la mano de si incluyen, de manera positiva y en la medida de lo posible, a los distintos grupos poblacionales y no solo a los actores del aparato productivo

establecido. El valor agregado en el Urabá de hoy corre por cuenta de dos principales sectores: servicios sociales, personales y comunitarios (agrupa servicios educativos, de salud, saneamiento, asistencia social, diversión, esparcimiento y otros servicios comunales) y sector agropecuario, silvicultura y pesca. Con la expectativa de la construcción, funcionamiento y operación plena de los puertos y de las zonas francas, se ha esbozado y dinamizado un cambio de vocación económica regional al proyectarse como lugar de distribución y salida de mercancías hacia y desde el exterior, y al potenciar el desarrollo del sector secundario de la economía, renglón industrial casi inexistente en Urabá.

¿De qué le sirve a la mayoría de los campesinos las infraestructuras pensadas para la competitividad económica? ¿Hasta dónde se han incluido decididamente en la idea de puerto a los pequeños agricultores de piña, cacao, limón, aguacate, banano, plátano, maracuyá, yuca, que sueñan con transformar sus productos y exportar por sus puertos, apropiados culturalmente, luego de haber sido socializados con un discurso histórico de progreso y competitividad antioqueña?

2.4.1. El desbalance en la ecuación capital-vida

En sentido teórico y político, los megaproyectos son cuestionados desde la comprensión de la actual crisis civilizatoria y el fracaso del proyecto moderno que ofrece prosperidad y bienestar ilimitado, proyecto en el que las corporaciones privadas tienen un papel preponderante y el Estado un papel facilitador para la intervención privada y el libre mercado. En estas condiciones de extracción máxima de los bienes materiales, sin controles estatales a los deseos privados que piensan sectorialmente, esto es, económicamente pero no territorialmente (o al menos, no para todo el territorio), cabe preguntarse por las garantías para la reproducción de la vida y la capacidad del sistema para autorreproducirse en condiciones de expansión del capital, con sus amenazas obvias para la sostenibilidad de la vida

en el planeta. ¿Cómo desafiar esos retos nacionales reglamentados en tratados comerciales, proyectos multimodales de transporte y comercio, y demás orientaciones consignadas en los Conpes y otros instrumentos que favorecen la realización de obras que comprometen a la región con una agenda internacional, avalada por los empresarios regionales y las políticas nacionales? Más allá de la crítica a este modelo global imperante, en la subregión se preguntan:

... sin desconocer que es inequitativo y que beneficia a empresas privadas (y a sus propietarios/socios) de gran capital y que perjudica a pequeños productores (campesinos y comunidades étnicas), pero reconociendo la complejidad (casi imposibilidad) de modificar dicho sistema/modelo [...] se debería ser propositivo explorando estrategias que permitan la vinculación activa de estas comunidades y que ayuden, de manera gradual, a ir cerrando las brechas socioeconómicas que se presentan en nuestro país y en nuestro departamento. (EU16, virtual, junio 2020)

Durante años el discurso antioqueño alimentó aquella matriz moderna de progreso cuya jerarquía y condiciones desiguales de bienestar general para la población se impone sobre otras matrices de pensamiento de los grupos étnicos y campesinos, no orientados por la misma perspectiva de desarrollo de la modernidad. De ahí que surjan tensiones por el desbalance de la ecuación capital-vida, esto es, la privatización de los territorios comprendidos como artefactos, para participar de proyectos económicos como bienes transables con efectos adversos sobre esos territorios considerados bienes comunes, importantes para la existencia misma de las comunidades y los derechos de la naturaleza¹³.

Apoyar o criticar estas megainfraestructuras depende del lugar y condiciones de inclusión/exclusión de grupos y pobladores en ellas, del bienestar/daño que propicien. Desde una perspectiva

.....
13. Concedidos por el Estado a varios ríos del país: Atrato, Amazonas y Cauca.

política, los megaproyectos despojan a los territorios y a sus pobladores, no solo por los daños que generan sino por la imposición de restricciones en cuanto al acceso de los habitantes a los territorios y recursos y a la exclusión de los beneficios de su desarrollo¹⁴. A pesar de aquello, son todavía pocas las acciones en defensa del territorio como expresión de la crisis del proyecto moderno, por el miedo vigente al poder de los actores armados que mantienen el control en la región y la vigencia de una organización social desestructurada producida por la guerra: “... hay gente paralizada por la guerra, por la vejez, por el cansancio” (EU05, Apartadó, octubre 2019), “... respecto al puerto, la mitad de la población no quiere y la otra mitad sí. Ahora se deben preparar para los impactos que va a generar; si no hay preparación, se agudiza la pobreza, la inseguridad, los embarazos adolescentes, el consumo de sustancias psicoactivas” (EU15, Necoclí, octubre 2019). La imposición de proyectos y megaobras como las actuales es histórica en la subregión:

La gente de Urabá no se ha pensado la región, sino que se traen proyectos de afuera. La población de Urabá, en su mayoría, es una mezcla de poblaciones de sucesivos desplazamientos; un

14. El despojo se caracteriza por su capacidad para reconfigurar violentamente el espacio de manera gradual y ordinaria. Se materializa en prácticas y acciones cotidianas que impiden el acceso de las comunidades a los recursos y la reproducción de sus modos de vida, lo que configura unos paisajes de violencia y desigualdad, pero también de resistencia, esperanza y vida. Para entender la incompatibilidad entre los megaproyectos y la vida misma, la licencia ambiental de cada proyecto es la herramienta que consigna los inconvenientes para la realización de la obra y la incompatibilidad con la vida misma amenazada cuando se detallan los impactos a los ecosistemas, a las comunidades, a las instituciones locales y a los gobiernos étnicos (resguardos y territorios colectivos), movimientos sociales campesinos y reclamantes de tierras. En concordancia con lo anterior se advierte en la región sobre la importancia de “... revisar y considerar las nuevas denuncias que han venido surgiendo en diferentes veredas del corregimiento de Nueva Colonia (y otros territorios) referentes a los choques entre los puertos y los reclamantes de tierras. Así como las nuevas denuncias a reconocidas empresas bananeras de la región” (EU16, virtual, junio 2020).

problema es cómo hacer que los modelos que se traen de afuera (que son impuestos) incluyan a la población que hoy habita Urabá. Los proyectos no se pueden cambiar, pero si se entiende cómo es la población, se pueden buscar las maneras para que sea más amable el choque “entre lo que yo no he decidido y lo que me están imponiendo”; ¿cómo entender lo que quiere la gente? (EU02, Apartadó, septiembre 2019)

A continuación, algunas percepciones de la gente sobre posibles efectos de las obras.

2.4.2. Efectos espaciales

Hay opiniones, expectativas, argumentos de todo tipo sobre las obras de gran envergadura, cultivadas durante mucho tiempo como ideales para el bienestar y progreso del territorio. De sus efectos solo podrá hablarse una vez estén en curso, pero, por ahora, anotamos percepciones previas sin tratarse de algún sondeo sistemático¹⁵.

Los efectos negativos. Si el golfo de Urabá es o no una zona propicia para la construcción de puertos es una discusión que no está cerrada. Para algunos, los puertos solo se deben construir donde haya condiciones y accesos naturales, las que no tiene el golfo por la cantidad de sedimentos que arroja el río Atrato y, en consecuencia, estos puertos requerirán altos costos para el dragado y el mantenimiento. Además, hay ecosistemas estratégicos como los manglares y áreas protegidas con restricciones ambientales, sin embargo, para el puerto de Necoclí se hizo sustracción de área, prevaleciendo la obra sobre consideraciones ambientales. Con Puerto Antioquia,

15. Para mayor peso “científico” a este párrafo se pueden consultar diversos estudios/investigaciones realizadas por la Corporación Académica Ambiental por parte de docentes/investigadores de la Sede Ciencias del Mar de la Universidad de Antioquia en torno al ecosistema de manglar, la erosión costera, el impacto sobre la fauna y flora y sobre las comunidades étnicas y campesinas de la región.

... se han cometido muchas anomalías, entre ellas la deforestación de Nueva Colonia, donde va a quedar el puerto y la zona franca. El barrio El Uno está a 6 km de donde estará el puerto y nadie ha ido a hacer un censo para saber cuántas familias pescadoras hay, cuál es el impacto al sector pesquero. Estos puertos son a término fijo porque el golfo se está secando, no tiene las mismas corrientes que tenía, las aguas son calientes, ya no se puede pescar en la orilla. (EU03, Apartadó, septiembre 2019)

Los tres puertos proyectados son una amenaza para las áreas protegidas,

Son vistos como polos de desarrollo, han generado expectativas nacionales e internacionales, pero desde el Parque (Katíos) se concibe como amenaza por el incremento poblacional que puede traer, cuya consecuencia será la necesidad de adquirir más recursos, por ende, presión contra las zonas con función amortiguadora de las áreas protegidas. “La tarea de la conservación se está haciendo, pero un puerto es arrollador”, no se puede controlar. Las diez personas que trabajan en el Parque no pueden parar los impactos arrolladores de un puerto o una vía. Una persona no se puede oponer a un proyecto de desarrollo de ese tipo que esté avalado por el Estado. El desarrollo aquí es económico. El único contrapeso es que hay áreas declaradas en la zona que son los distritos regionales de manejo integrado (Ensenada de Rionegro), los parques regionales (entre los ríos León y Suriquí). (EU09, Apartadó, octubre 2019)

Las áreas de reserva natural o áreas de conservación están en los siguientes municipios:

- San Pedro de Urabá, Reserva de la Sociedad Civil Horizontes con 874,66 hectáreas;
- Apartadó, Reserva Biológica Natural Alto de Carepa, Alto de Chontalito y Alto de Mulatos con 2500 hectáreas;
- Necoclí, Ensenada de Rionegro, bajos de la ensenada y ciénagas de Marimonda y El Salado, con 26 053,6 hectáreas;

- Turbo, Parque Natural Nacional Los Katíos, 72 000 hectáreas; Reserva Forestal Protectora Río León, 34 244 hectáreas; Reserva Forestal Protectora Los Humedales, entre los ríos León y Suriquí, 5000 hectáreas; y Parque Natural Regional del Sistema Manglárico en el Delta del río Atrato, 5000 hectáreas.

A excepción de las reservas de Apartadó y San Pedro de Urabá, las demás son sensibles a los cambios que producirán la construcción y operación de los tres puertos; estos afectarán la movilidad terrestre y marítima, la fauna y diversidad marina, las especies vegetales, la calidad del aire, entre otras muchas afectaciones detalladas en las licencias ambientales de las tres obras. En las oficinas de los puertos Antioquia y Pisisí¹⁶ dicen poder controlar el tráfico marítimo y terrestre, reubicar fauna y especies vegetales, compensar la pérdida de biodiversidad, controlar el ruido y las emisiones. Un funcionario de Puerto Antioquia da cuenta de los efectos que podrán producir los puertos y los modos para afrontar los retos de la megaobra:

El proyecto va a generar impactos en términos ambientales; para evitar hacer dragados grandes hay un viaducto que sale al golfo. También hay una plataforma con capacidad para tener 5 barcos fondeados. La dinámica portuaria hoy se asocia a cómo está el clima y cómo se mueve el mar, las mareas. Hay diferentes áreas de fondeo, pero en verano empiezan a subir. Hoy todo el golfo se ocupa y llegan barcos a distintas áreas, por lo que las regulaciones para los pescadores son muchas. Cuando Puerto Antioquia esté listo, esas áreas se van a concentrar en pocos puntos. Hoy el número de pescadores no está claro porque había una línea base, pero cuando se habla de un proyecto de este tipo, las asociaciones de pescadores se multiplican. Muchos consejos comunitarios se empezaron a formar después de la noticia del puerto.

16. El gerente de Puerto de Darién no estaba en la región y amablemente nos ofreció entrevista en Medellín, pero que no se logró concretar.

La dinámica portuaria implica paso de bongos y otras embarcaciones todos los días; esto se va a reconfigurar y las tensiones también. Los monitoreos deben ser constantes y el tiempo dirá cómo va a cambiar esa dinámica; se cree que será positiva para los pescadores y los animales. Lo que hacen los pescadores lo van a poder seguir haciendo, ellos han dado “licencia social”¹⁷ al proyecto en relación con el tamaño de los pilotes y otros asuntos. No es cierto que el oleaje que van a causar los barcos va a afectar el litoral; cuando se dan tensiones de este tipo con la academia, desde Puerto Antioquia invitan a las partes implicadas para que hagan los respectivos estudios y se aclaren las dudas. El dragado que se deberá hacer es menor del que se ha hecho en Buenaventura, Barranquilla, Cartagena y no será permanente; se hace en construcción y luego se hace mantenimiento cada 5 años. Lo que más preocupa es el recurso pesquero y los pescadores; la relación con ellos se mantendrá toda la vida. (EU10, Apartadó, octubre 2019)

Los pescadores, por el contrario, entienden que su libertad de movimiento por el golfo se va a limitar para pescar y transitar, para afrontar los cambios en sus faenas por efectos colaterales de las obras que alteran el comportamiento marítimo, el oleaje, la reproducción de especies aguas adentro del mar o en el litoral, entre otros trastornos que no corrige un plan de manejo.

Las familias pesqueras se van a quedar sin mar para pescar, vienen 3 puertos. La distancia mínima de un pescador respecto a un puerto es de 12 millas náuticas o sea más de 19 km, pero el golfo

.....
17. Esta afirmación de un entrevistado es contradicha por otro de los entrevistados, situación usual en la concepción contradictoria de los beneficios del proyecto para la región. Dice el segundo entrevistado: “No creo que esto sea cierto. Los pescadores no han dado ‘licencia social’, al menos no de manera formal. Tampoco se conoce muy en detalle si las afectaciones definitivamente reducen o amenazan esta labor tradicional, que de hecho ya se encuentra bastante deteriorada. ¿Se entregarán subsidios por parte de Puerto Antioquia, se harán proyectos productivos para estas comunidades?” (EU16, virtual, junio 2020).

de Urabá en su parte más ancha tiene 26 km. ¿Qué le queda al pescador para pescar? Va a desaparecer Bahía Colombia que es una fortaleza de la pesca, La Paila, La Margarita, todos los sitios de los caladeros. Los pescadores de Turbo son de bahía, no hay pescadores de mar abierto porque no tienen el motor, ni las redes, ni la embarcación adecuada.

Los pescadores no se oponen al desarrollo de Turbo, nadie lo hace, pero para crear un proyecto se debe tener en cuenta a qué comunidades se va a afectar, cuáles son los reflejos de ese proyecto: ¿dónde van a pescar?, ¿cuál es el alcance del puerto para los pescadores?, ¿cuál es el beneficio para las comunidades pesqueras? (EU06, Turbo, octubre 2019)

Tampoco serán beneficiados por el empleo porque,

... la mano de obra calificada de los puertos vendrá de afuera; el 54% de Puerto Pisisí es de coreanos que dicen que buscan convertir a Urabá en la región más productiva de Antioquia. Los jóvenes apenas están empezando a estudiar carreras que tienen que ver con esto, ¿dónde está lo que se ha aprendido?, ¿dónde está la capacidad de producir?, ¿quién va a ocupar los puestos de las oficinas? De todas las familias de pescadores, solo hay 2 personas capacitadas para ocupar los cargos de estas oficinas. (EU06, Turbo, octubre 2019)

Otro entrevistado corrobora lo anterior:

Según entiendo, mucho del personal que requieren los puertos para su fase de operación será importado, pues se requiere de personal muy especializado para el manejo de maquinaria (también muy especializada). Otro punto es el manejo de idiomas como el inglés, el francés y el mandarín, entre otros, para interactuar con los funcionarios extranjeros que estarán llegando. Todo este proceso de "alistamiento" lo viene analizando NEO (Nuevos Empleos y Oportunidades, ver adelante).

Es decir que el tema de los empleos que se podrían generar en Urabá, producto de la fase de construcción (que parece que sí

aplicaría para más habitantes de la región) y de operación atraviesa varios asuntos: 1) pertinencia educativa (nuevos programas académicos que tengan relación directa con logística portuaria o similares); 2) aprendizaje de segundas lenguas (inglés, francés, mandarín, etc.); y 3) énfasis en técnicas (la mayoría ofrecidas por el SENA) en logística y operación portuaria.

También se nota que los puertos mandan el mensaje que, si Urabá no se alista, ellos tendrán que traer mano de obra de otras regiones o inclusive de otros países". (EU16, virtual, junio 2020)

Finalmente, advierten y recuerdan los pobladores el compromiso de Corpourabá (Corporación para el Desarrollo Sostenible de Urabá) y la AUNAP (Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca) con la región en cuanto a las garantías ambientales y socioeconómicas exigibles a los dueños de los proyectos, para evitar daños ambientales, amenaza y/o desaparición de la pesca artesanal en Urabá. A los socios de las obras portuarias se les pide no solo concentrar esfuerzos en materia de protección ambiental, cultural y económica en las poblaciones de las áreas de influencia directa, pues lo monstruoso del proyecto en términos de tamaño e impacto afectará de manera directa y contundente a otras poblaciones "no afectadas" por considerarlas por fuera de su área de influencia directa. Este es un llamado a los dueños de las obras y a las autoridades ambientales de distinto tipo, que tienen un compromiso regional superior al cumplimiento de las coberturas legales y normativas incluidas en la licencia ambiental y en los planes de manejo derivados de ella.

La (in)seguridad derivada de las obras ocupa un lugar especial relacionado con el incremento del narcotráfico, la prostitución, los efectos de la sobrepoblación sin atención requerida, el desabastecimiento de agua, la afectación a los ecosistemas de humedales y la contaminación del golfo con las aguas de lastre. "Dicen que los puertos van a convertir a Urabá en otra Buenaventura, esa es la muestra de que la riqueza pasará por aquí pero no se quedará en las comunidades. Ya

hay delincuencia transnacional organizada” (EU02, Apartadó, septiembre 2019 y EU06, Turbo, octubre 2019). Las aguas de lastre que traen las embarcaciones para balancear su peso se desaguan para el cargue de mercancías. Son aguas de otros mares y ecosistemas que, arrojadas en el golfo, producen graves afectaciones.

Parte de la opinión regional se inquieta por la falta de evaluación de percepción sobre los efectos de las obras portuarias en etapa anterior a la construcción, para que con ella el Estado pueda intervenir a tiempo. Esto evitaría repetir la actuación estatal de la década de 1960, cuando dejó al azar la configuración espontánea de los poblados con la instalación desordenada del proyecto bananero, a la que siguió una oleada sostenida y violenta de movilizaciones y paros con los que los pobladores reclamaban sus derechos sobre la ciudad en la década de 1970 (García, 1996). Aunque no son los mismos tiempos, sí es una oportunidad para que el Estado muestre cara de garante del bienestar general de la población, asuma la sobrepoblación que sobrevendrá en algunos municipios, planee cómo afrontar el crecimiento acelerado y especulativo que ya está en marcha, diseñe la atención preventiva en salud, educación, vivienda, seguridad, empleo y, en fin, la satisfacción plena de derechos.

Aunque los puertos sean considerados muy buena oportunidad para la subregión, sin manejo preventivo esa oportunidad podrá convertirse en caos.

Un empresario de Rionegro, por ejemplo, no va a querer cambiar de lugar su empresa para Urabá, donde los servicios públicos no son buenos, no hay alcantarillado, Plan de Ordenamiento Territorial sin zona industrial, condiciones de seguridad muy malas con más de 40 homicidios en un mes casi todos asociados a microtráfico. ¿El Estado no debería atender a una región que se proyecta conectada con el mercado? Urabá no ha medido el impacto. No hay hoy un plan de mitigación de los impactos sociales. (EU05, Apartadó, octubre 2019)

Tampoco ha habido un manejo de la incertidumbre:

Los habitantes de “la invasión”¹⁸ manifestaron que les estaban pidiendo desalojar el territorio porque la construcción del puerto iba a empezar; esto no era cierto. Otras personas traían hojas de vida porque habían escuchado que ya estaban contratando a los operarios y obreros; tampoco era cierto. (EU10 Turbo, octubre 2019)

Y tampoco hay una preparación previa: “Turbo debe prepararse para grandes cosas, pero nadie lo está haciendo. Los jóvenes en los colegios no saben qué puertos están proyectados para Urabá” (EU06, Turbo, octubre 2019).

Los efectos políticos. Las obras del puerto también se conectan con la problemática de tierras, desplazamientos, retornos y restituciones. Por efecto de las expectativas, la zona de Lomas Aisladas se microfocalizó¹⁹ con un concepto positivo de seguridad, requisito para comenzar los estudios para la restitución. Los habitantes dicen que microfocalizaron para que les restituyeran la tierra y el puerto pudiera comprarlas a sus dueños sin ningún problema, es decir, para allanar el camino a la construcción de la obra; lo mismo está sucediendo hacia el norte de la región.

Sobre la organización social también ha habido efectos políticos derivados de la expectativa de la obra; tal fue el caso de la creación de un consejo comunitario para las comunidades negras de Nueva Colonia, vecinas al lugar donde se construirá Puerto Antioquia. Según varios entrevistados,

Puerto Antioquia “montó” un consejo comunitario en Nueva Colonia para que la consulta saliera favorable a la construcción del puerto, cuando la misma gente no se reconocía como afro, por lo que el consejo no tuvo legitimidad. (EU07. Apartadó, octubre de 2019).

18. Inmediata a la ubicación de Puerto Pisisí en la vereda Casanova, Turbo.

19. Denominación utilizada para decir que por sus condiciones fue evaluada como zona relevante para comenzar los estudios para la restitución de tierras.

Por esto, Puerto Antioquia promueve la búsqueda de identidad en Nueva Colonia con las comunidades negras que reconocen ser tenidas en cuenta y haberse hechos visibles gracias a una relación de doble conveniencia. (EU10. Apartadó, octubre de 2019).

Así como apoyaron la creación de un Consejo Comunitario en Nueva Colonia se opusieron al actual proceso de restitución de tierras para el Consejo Comunitario de Puerto Girón, los otros vecinos del puerto ubicados en el río León, argumentando que es una comunidad reasentada a la que no se les ha quitado nada, no son ancestrales y su arraigo territorial es solo con una parte de las tierras solicitadas. Será un juez de tierras quien dirima si los pobladores de este Consejo Comunitario son o no ancestrales en el territorio. (EU03. Apartadó, octubre 2019)

Para los habitantes de Puerto Girón no es de su preferencia trabajar en el puerto pues se sueñan proyectos multiétnicos y pluriculturales asociados con el turismo y la naturaleza, pero han sido presionados para decir que están a favor del puerto (EU05, Apartadó, octubre 2019).

Los efectos positivos. Pobladores, empresarios y promotores de los puertos reconocen los daños ambientales y los problemas sociales que ocasionan obras de esta magnitud. Entender que la construcción de los puertos es el gran reto regional, no sectorial, es la postura con la cual diseñan la preparación regional para hacer realidad los efectos positivos que vienen en los discursos del desarrollo. La exclamación recurrente “No quiero ver a Urabá como Buenaventura” alude a que más que conectar mercados con los puertos y las vías complementarias, las obras integran a la región, la involucran, esto es, la hacen partícipe del proyecto infraestructural con acuerdos construidos colectivamente, incluyendo las expectativas de los pobladores que persiguen bienestar y no solo competitividad económica²⁰. Involucrar la región supera multiplicar las

20. Se están haciendo acuerdos puntuales con los puertos para delimitar áreas restrictivas de manejo como algunos caladeros de pesca y las restricciones propias de

propuestas de agroindustria, de turismo, de construcción, de industria liviana y pesada; más bien se trata de incorporar el reto del bienestar en la triada riqueza económica-ambiental-social. Así se refieren al éxito o fracaso del puerto:

Los tres puertos proyectados van a traer desarrollo y también problemas, miseria, si Antioquia no se prepara; la gente no se está preparando y va a venir gente de otros lugares a desplazar la gente local. Debe haber preparación en el territorio, preparar a los jóvenes de la región para que se incorporen a los procesos. (EU01, Apartadó, octubre 2019)

... Quienes están de acuerdo piensan que se va a dinamizar la economía y habrá más empleo; lo que se debe hacer en el territorio es exigir educación pertinente para que los habitantes locales “no se conviertan en los barrenderos o los celadores”. (EU08, Necoclí, octubre 2019)

Contrario a la idea generalizada de que los puertos son trampolín del narcotráfico, en la oficina de Puerto Antioquia perciben que

... este proyecto no lo favorece porque hoy el país no tiene la capacidad logística ni financiera para controlar el narcotráfico, pero cuando se concentran las rutas, se facilita el control del narcotráfico por lo menos en la dinámica portuaria. Todo esto obedece a un control de riesgos. (EU10, Apartadó, octubre 2019)

Las voces proclives a la construcción de los puertos entienden que es suficiente la compensación de los daños sobre el patrimonio ambiental y social producidos por la construcción de la infraestructura con el Plan de Manejo Ambiental. Sin embargo, otras voces dicen lo insuficiente que este resulta, mucho menos cuando se considera la compensación por la vía de la integración entre el ambiente y la sociedad cuando ellos, aunque se relacionan, son daños

.....
un Plan de Manejo Ambiental, pero son compromisos técnicos, y muy pequeños, entre técnicos y sin población mediadora.

distintos para los que cada uno requiere atención especial, aunque sean complementarios; por ejemplo “para los pescadores es indispensable la dimensión ambiental para garantizar sus condiciones económicas, culturales y sociales” (EU16, virtual, junio 2020). Así como con el manejo renovado de la frontera internacional (ver capítulo anterior), el Estado debe fortalecerse en Urabá y ser la garantía para que los pobladores puedan ejercer sus derechos ciudadanos, siendo parte de un proyecto regional de infraestructura portuaria a la medida de sus expectativas. Es deber del Estado respaldar las iniciativas incluyentes de los pobladores, sea cual sea la actividad vital y las formas organizativas, de cuya fortaleza depende sacar adelante las iniciativas particulares para usufructuarse de las obras y superar la debilidad social posterior al conflicto armado, específicamente, del ataque paramilitar contra la organización comunitaria. Se trata de fortalecer propuestas de transformación del cacao en chocolatinas, chocolate en pasta, pescado en derivados de harina de pescado, huevas envasadas, caucho en látex para el mercado internacional o producción de guantes, entre otros productos que surten los mercados nacional e internacional (ver capítulo anterior). Además de estos proyectos incluyentes para usufructuar los megaproyectos, de la decisión de la organización comunitaria para reconvertir las actividades agropecuarias del campesinado en nuevas oportunidades de mercadeo y movilidad territorial, hay un tema de empleo y formación que requiere la región para una nueva vocación en ciernes en cuanto a los servicios portuarios, como veremos a continuación.

2.4.3. El empleo para la competitividad económica y el desempeño portuario

La realidad de la construcción de tres puertos en Urabá retomó el tema del empleo en un nivel diferente al del empleo tradicional, es decir, puso a girar el tema en torno a los retos que implica convertirse

en un centro logístico y portuario de talla mundial. El *Estudio de Tendencias Ocupacionales de corto y mediano plazo para la región de Urabá 2015-2019*, elaborado por el Centro de Ciencia y Tecnología de Antioquia –CTA– (2015) señala que

la naturaleza de Urabá cambia en otro sentido, se transforma finalmente en una región portuaria, con los inmensos beneficios que eso puede traer, pero también con los grandes peligros que trae por efectos negativos que se pueden presentar como se ha presentado en otros casos. (Roldán, Riomaña & Londoño, 2018, p. 5)

En ICP; Tobón y Cajamarca (2018) se diagnostica así la diversidad sectorial de la ocupación en el eje bananero: en Apartadó, la mayor proporción de ocupación se concentra en el sector terciario por ser ese municipio un centro institucional y de servicios regional; en Carepa, prevalece el empleo en el sector primario; mientras que Chigorodó, Mutatá y Turbo mantienen cierto equilibrio entre ambos. En el norte la mayor ocupación está en el sector primario (57% en Arboletes y 70% en Necoclí, San Juan de Urabá y San Pedro de Urabá), coincidente con la dedicación básicamente ganadera de la subregión y con la proliferación de los cultivos de subsistencia y la pesca. (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018). El ICP se preocupa por la amenaza que para el desarrollo del campo implica el envejecimiento de la población y el poco relevo generacional de la mano de obra en todos los sectores agropecuarios. Si bien el 58% de la población de Urabá es menor de 24 años, según la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia (2019), hay migración de la población joven hacia las ciudades que tienen mayores oportunidades de trabajo; además, los proyectos portuarios demandan "... nuevos conocimientos, habilidades y competencias por parte de la fuerza laboral, y permitirán el surgimiento de nuevas actividades económicas" (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 51). No está resuelta

la pregunta de qué pasará con la insuficiente fuerza laboral para trabajar el campo.

Según PNUD *et al.* (2015), las características del empleo subregional son las siguientes: 1) la informalidad laboral del 42,72% sin contrato legal y pocas oportunidades del mercado de trabajo, particularidades que explican los niveles de pobreza y de calidad de vida (pp. 13-14); 2) la concentración del empleo en el eje bananero, donde se asientan las empresas; 3) la mayor participación de hombres en el mercado laboral, con un 76,32%, mientras las mujeres tienen el 51,08% (p. 28); y 4) la vulnerabilidad de los jóvenes cuyo desempleo asciende al 45,67%, además de estar sometidos a riesgos sociales como el reclutamiento por los grupos armados, altos niveles de pobreza, programas educativos sin pertinencia con relación al sector agrícola y escasas políticas laborales focalizadas en ellos (p. 35).

En PNUD *et al.* (2015) se hace énfasis en que las empresas no manifiestan necesidad de contratar personal con nivel de formación de posgrado sino bachilleres y técnicos, trabajos con bajo valor agregado y nivel de remuneración de un salario mínimo, y entre uno y dos salarios, para la mayoría de sus cargos, según el muestreo de las 492 vacantes identificadas, de las cuales el 60% corresponde a vacantes con formación de bachilleres y técnicos y 16% sin pedirles ninguna formación, es decir, no se demanda trabajo calificado (p. 60). Finalmente, el común denominador

es encontrar salarios bajos, incluso sin muchas diferencias entre cargos, lo que también puede estar enviando mensajes erróneos a la sociedad, en el sentido de que no es necesaria la formación para escalar salarialmente, pues se puede llegar a ciertos cargos con baja calificación y obtener un salario (bajo) correspondiente a dicho nivel formativo. No obstante, esto sería muy preocupante, pues una región con el potencial que tiene Urabá y sus posibles proyecciones internacionales, empezaría a ponerse en riesgo, dado que, si avanza el desarrollo local bajo un desánimo por la

formación profesional, e incluso de posgrado, pues volvería a ocurrir el fenómeno de la movilidad de profesionales hacia dicha región, imposibilitando en buena medida desarrollos de tipo social y familiar. (PNUD *et al.*, 2015, p. 61)

2.4.3.1. ¿Compatibilizar formación y competitividad económica?

Para hacer frente a los desafíos de los nuevos desarrollos infraestructurales,

desde 2014 se articularon 24 entidades de la región para crear el programa Nuevos Empleos y Oportunidades (NEO)²¹ para mejorar las oportunidades de inserción laboral de 13 690 jóvenes de Urabá y satisfacer las nuevas demandas empresariales. El programa incluye orientación vocacional, competencias técnicas alineadas con la demanda del mercado laboral de la región, metodologías que incorporan el uso de TIC, habilidades para la

21. Alianza NEO Colombia es una asociación de empresas, gobierno y sociedad civil, coordinada por la Caja de Compensación Familiar Comfenalco Antioquia y apoyada por fondos públicos. Además de capacitar para el empleo juvenil en una región afectada por el conflicto armado, articula las necesidades de emprendedores, entidades de formación y jóvenes en una región en fase de desarrollo y crecimiento, gracias a proyectos como Puerto Antioquia. En: <https://www.youthneo.org/neo/es-es/Colombia.aspx>

Esta iniciativa del Banco Interamericano de Desarrollo impacta 12 países latinoamericanos, entre ellos Colombia, siendo Urabá focalizada por ser una de las zonas con mayores dificultades para la población juvenil, más de un 50% de NBI, un 20% de población en miseria. Comfenalco Antioquia es el operador del programa en Urabá; en 2017 el programa había logrado impactar a 8281 jóvenes con servicios de formación, orientación o intermediación laboral, y 293 jóvenes con un empleo mediante la estrategia. <http://apartadostereofm.com/desempleo-juvenil-en-uraba-esta-en-45/> Ingreso, marzo 11 de 2020.

El objetivo del programa NEO un millón de jóvenes, un millón de oportunidades, es incrementar el acceso de jóvenes a oportunidades de empleo en regiones afectadas por el conflicto y Urabá fue reconocida como la experiencia más exitosa de la región. Recientemente el Programa NEO Colombia fue galardonado por Fundación ANDI, Fundación Corona y USAID como una de las 15 mejores prácticas de inclusión laboral en el país.

https://www.apccolombia.gov.co/noticia/un-millon-de-jovenes-un-millon-de-oportunidades_ Ingreso marzo 11 de 2020

vida, competencias básicas de lectoescritura, apoyo sociolaboral e intermediación laboral para los jóvenes.

El sector bananero también diseñó un programa dual con el SENA, en ciclos de formación de trabajadores en aula y campo durante seis meses con la metodología “aprender haciendo”. En los dos primeros meses se imparte formación en aula y los cuatro restantes son trabajos prácticos en finca con tutores que guían al nuevo trabajador para la adquisición de destrezas y habilidades. Estos programas, dirigidos a jóvenes adultos cabezas de familia, son divulgados con el apoyo de la Iglesia católica y los centros de formación de empleo del SENA. (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 52)

En general, ambos programas imparten formación para el trabajo, además de programas de liderazgo y formación del ser, entre otros, para compatibilizar las necesidades de los jóvenes con las de los empresarios de todos los sectores. Varios entrevistados de la región relacionan así el empleo con la construcción de los puertos:

Muchos sectores están involucrados con esto, entre ellos las cajas de compensación; ellas tienen bases de datos de desempleados y los llaman para ofrecer cursos, capacitaciones. Comfenalco, por ejemplo, tiene cursos de manejo de carga contenerizada y hay 40 personas estudiando. El SENA también. (EU11, Turbo, octubre 2019)

Allí también se necesitan buzos, soldadores profesionales, encargados de seguridad en el trabajo, de acompañar a las comunidades de base, del comercio internacional, entre otros. El SENA juega un papel muy importante, además de esta institución todas las de educación superior deben tener en cuenta la educación con pertinencia para el territorio. (EU08, Necoclí, octubre 2019)

Todos los días llegan nuevas personas a Urabá porque se habla de 18 000 nuevos empleos, pero la industria bananera genera 40 000, y está hace muchos años en la región; pero eso no va a ocurrir ahora porque un puerto lo operan 500 personas y sobran. No se va a generar ese número de empleos si no se adecúan estatutos de rentas, POT, si no se mejoran servicios públicos, seguridad.

“Aquí va a haber un Buenaventura en mayor extensión”. Esto lo ha advertido la Defensoría del Pueblo en consejos de seguridad, comités de justicia transicional... (EU05, Apartadó, octubre 2019)

En su etapa de construcción el puerto va a emplear más o menos 1800 personas; en etapa de operación tendrá aproximadamente 1000 personas. Si el puerto, las universidades, el Estado y todos los actores cumplen su tarea, se espera generar 12 000 o 13 000 nuevos empleos en actividades asociadas a toda la dinámica territorial: zona franca, logística, hoteles, alimentación, mantenimiento. (EU10, Apartadó, octubre 2019)

Finalmente, Roldán, Riomaña y Londoño (2018) sacan las siguientes conclusiones sobre la asociación entre los programas de educación superior y las necesidades del mercado laboral con énfasis en el desarrollo portuario:

En general, la oferta de educación superior da respuesta al sector con formación relacionada con áreas de trabajo o campos ocupacionales como agenciamiento aduanero, zonas francas y de apoyo a las unidades de importación y exportación de las empresas, soporte administrativo de las cadenas de abastecimiento, promoción de comercio internacional, gestión empresarial costera y estudios de mitigación de impacto ambiental y planificación portuaria. Si bien son campos ocupacionales afines y relacionados con logística portuaria, los programas de educación superior no responden de manera explícita a los requerimientos del subsector de logística portuaria.

Los programas técnicos profesionales y tecnológicos (7 de 14 analizados sin contar con la oferta del SENA) desempeñan actividades relacionadas con jefe de abastecimiento, jefe de bodega, jefe de inventarios, jefe de logística, control y supervisión de aduanas, construcción y análisis de planes e indicadores de carga en movimiento y soporte administrativo de las cadenas de abastecimiento.

Los programas de pregrado (4 de 14 consultados), entre los cuales figuran la Ingeniería Oceanográfica, Oceanografía y Ecología de Zonas Costeras, se vinculan especialmente con el desarrollo


de actividades de supervisión de actividades logísticas, control de calidad, estudios de transporte litoral de sedimentos y morfología costera, protección costera, generación y restauración de playas, ingeniería de puertos y estudios de impacto ambiental de la actividad portuaria.

A nivel de especialización, maestría y doctorado (3 de 14 programas, donde solo 1 de ellos es de nivel doctoral y no está directamente relacionado con la actividad de logística portuaria) es donde se evidencian las mayores dificultades en la identificación de los perfiles ocupacionales de salida de dichos programas, a nivel de cargos específicos. A través de la descripción de las competencias en las que forman, puede deducirse que le apuntan al desarrollo de actividades relacionadas con el diseño y formulación de políticas para el sector, planificación estratégica de las operaciones estratégicas, investigación de alto nivel de la dinámica marítima y estudios de impacto ecosistémico de la actividad portuaria.

Varios de los programas en mención hacen referencia a escenarios de práctica laboral requeridos dentro del proceso de formación de sus estudiantes. Para el caso de los técnico-profesionales y tecnólogos, se destacan las comercializadoras, que actualmente llevan a cabo sus operaciones en la zona (Uniban, Banacol, Oportín), y las agencias aduaneras, como espacios donde se ejercen las prácticas laborales para los estudiantes de este tipo de programas, mientras que para otros, como Ingeniería Oceanográfica, Ecología de Zonas Costeras y Oceanografía, se hace mención de instituciones públicas y privadas relacionadas con el sector ambiental (secretarías de ambiente, corporaciones autónomas regionales, centros de investigación) y los operadores portuarios²².

22. Para mayor detalle ver estudio Roldán, Riomaña y Londoño (2018) tabla 43, pp. 87-89, donde se describen los perfiles de salida para los programas de educación superior que se ofrecen en el Urabá antioqueño. Incluye institución, competencias de formación de los programas y perfiles de salida.

Este numeral de empleos demandados está estrictamente referido a la vocación de servicios portuarios que están reconfigurando el empleo y parte de la región. Las aspiraciones de la otra mitad de la gente se refieren a empleos relacionados con otras formas de hacer, con necesidades por potenciar y deseos por lograr, que requieren de otras habilidades, aunque poco estudiadas y monitoreadas.



3. Priorización a los Acuerdos de Paz en defensa de las minorías étnicas y de la población vulnerable, en tensión con los grupos armados organizados que se disputan el territorio

La posición estratégica de Urabá interesa a insurgentes, paramilitares, ejército y privados. De ahí que hubiéramos analizado en el núcleo 1 la región como corredor estratégico para el tráfico de drogas y de personas, así como la producción de la frontera internacional; en el núcleo 2 nos interesó ver la región como zona de expansión agroindustrial y proyección de un nodo portuario y empresarial, así como las dinámicas económicas y competitivas en marcha, las zonas donde mayor impacto producen los proyectos de infraestructura ubicados en el eje productivo exportador, y el lugar de los pequeños productores y pobladores en general en estos megaproyectos, en una zona de frontera potencializada por obra de los megaproyectos. En este núcleo nos centraremos en la persistencia del conflicto que se alimenta de la disputa territorial y la apropiación de la frontera; nos interesa la población vulnerable víctima del conflicto armado, los programas diseñados luego de los Acuerdos de Paz con las FARC-EP y los esfuerzos de restitución de las condiciones humanitarias de las zonas de conflicto y de sus pobladores. Vale anotar que los núcleos se coproducen mutuamente.

3.1. El auto 004 de la JEP 2018 y el reconocimiento de la verdad en Urabá

La Sala de Reconocimiento de la Jurisdicción Especial para la Paz –JEP– en su auto 004 de 2018¹ abrió el caso en Urabá para investigar los hechos victimizantes ocurridos entre 1986 y 2016. Dicho auto identificó los hitos históricos en la confrontación armada de la región (JEP, 2018), antecedente traído a colación para comprender qué está sucediendo actualmente en la interacción conflicto armado y construcción de paz. En el auto se definen los siguientes periodos del conflicto:

- Primer periodo, 1986-1994, de fortalecimiento de las organizaciones sociales, la consolidación de la Unión Patriótica –UP– como partido político, producto de los acuerdos entre el Gobierno nacional y las FARC-EP, y la negociación de paz entre el Gobierno nacional y el Ejército Popular de Liberación –EPL–, que derivó en la creación del partido político Esperanza, Paz y Libertad.
- Segundo periodo, 1994-1997, de consolidación del poder de las FARC-EP, las masacres contra desmovilizados del EPL y el repliegue militar de las FARC-EP hacia el sur y el occidente del Urabá por presión de las autodefensas. Al final del periodo se destaca la consolidación de los grupos paramilitares como una estructura nacional llamada Autodefensas Unidas de Colombia –AUC– y el reconocimiento de las personerías jurídicas a las organizaciones Convivir bajo su mando.
- Tercer periodo, 1997-2002, de continuidad en la disputa por la dominación y control territorial por los actores armados

1. Auto 004 “Situación territorial de la región de Urabá” (Auto SRVR No. 40 de 11 de septiembre de 2018) en virtud del artículo 27A de la Ley 1922 de 2018.

(FARC y autodefensas) con graves violencias contra la población civil en el Darién chocono. Como hecho notorio se destaca la Operación Génesis llevada a cabo por la fuerza pública.

- Cuarto periodo, 2002-2006, enmarcado en la política de Seguridad Democrática del Gobierno nacional y el proceso de Justicia y Paz con las AUC.
- Quinto periodo, 2006-2010, de posdesmovilización de las AUC, caracterizado por el surgimiento de bandas criminales y de las Autodefensas Gaitanistas de Colombia –AGC–.
- Sexto periodo, 2010-2016, reconocimiento del conflicto armado colombiano, expedición de leyes sobre la reparación integral a las víctimas y restitución de tierras, materialización del proceso de paz entre el Gobierno nacional y las FARC-EP y comienzo de los diálogos con el Ejército de Liberación Nacional –ELN– (prontamente suspendidos).

Con este auto 004 comenzó la etapa de reconocimiento de la verdad, responsabilidad y determinación de los hechos y conductas constitutivos de graves violaciones del derecho internacional, de los derechos humanos y del Derecho Internacional Humanitario, ocurridas en el conflicto armado entre el primero de enero de 1986 y el primero de diciembre de 2016 en los municipios de Turbo, Apartadó, Carepa, Chigorodó, Mutatá y Dabeiba, en el departamento de Antioquia; y El Carmen del Darién, Riosucio, Unguía y Acandí, en el departamento de Chocó. La Sala

hizo efectivo el enfoque territorial y ambiental, diferencial y de género² para conocer los hechos de su competencia respecto a los crímenes de lesa humanidad y los crímenes de guerra ocurridos

.....
 2. Según artículo transitorio 1° del Acto Legislativo 01 de 2017, se determina que el enfoque territorial, ambiental, diferencial, étnico y de género son transversales al Sistema Integral de Verdad, Justicia, Reparación y No Repetición.

de forma sistemática en la región del Urabá antioqueño, el Darién chocoano y el Bajo Atrato. (JEP, 2018) (ver mapa 5)³.

La Sala identificó

... a las víctimas y nivel de vulnerabilidad como los líderes de la Unión Patriótica (UP) en el Urabá antioqueño, los pueblos indígenas Embera-Katío, Embera Chamí y Tule o Kuna afectados por el conflicto armado en el Darién chocoano, los pueblos afrocolombianos organizados a través de los consejos comunitarios afrocolombianos en sus territorios colectivos, entre ellos los de las cuencas de los ríos Jiguamiandó, Curvaradó y Cacarica, comunidades campesinas, entre ellas la Comunidad de Paz de San José de Apartadó, activistas sindicales, de organizaciones sociales y de víctimas. Frente a los presuntos responsables de estos hechos, a partir del análisis de información entre el primero de enero de 1986 y el primero de diciembre de 2016, se relaciona a los miembros del Bloque José María Córdoba de las FARC-EP con sus frentes 5, 34 y 57 y sus respectivas unidades móviles; así como la Brigada XVII del Ejército Nacional. De acuerdo con lo anterior, la situación territorial de la región de Urabá se prioriza dando tratamiento simétrico, equitativo, equilibrado y simultáneo a los casos asociados a conductas cometidas por miembros de las FARC-EP y de la fuerza pública entre 1986 y 2016 en los diez municipios delimitados. (JEP, 2018)

Paralelo con este auto, con el que se pretende el reconocimiento de la verdad para una paz estable y duradera, continúa la situación de conflicto y violación de los derechos humanos por cuenta de los nuevos grupos organizados.

3. La Sala utilizó los informes de la Fiscalía, el Centro Nacional de Memoria Histórica, la corporación Reiniciar y el Cinep.



Mapa 5. Presencia de consejos comunitarios y resguardos indígenas

Fuente: JEP, 2018.

3.2. Los nuevos grupos armados organizados

Paralelo con el esclarecimiento de la verdad sobre las implicaciones de las FARC-EP y la fuerza pública en la violación de los derechos humanos y del DIH, el conflicto armado ha proseguido

en Urabá por cuenta de los grupos armados organizados –GAO–. Para recordar, a ellos antecedieron los grupos insurgentes EPL, desmovilizados en 1991; las FARC-EP (frentes 5 y 58), desmovilizadas en 2016; las Autodefensas Campesinas de Córdoba y Urabá –ACCU– (inicios de los años 1990), luego parte de las Autodefensas Unidas de Colombia (1997) bajo la actuación en Urabá de los Bloques Elmer Cárdenas y Bloque Bananero que operaron hasta la desmovilización entre los años 2004 y 2006. Luego de estas tres desmovilizaciones, nuevas estructuras armadas continuaron el conflicto armado bajo la misma lógica que lo hacían las demás antes de desmovilizarse, pues, al igual a como ocurrió en la subregión Bajo Cauca, los mandos medios paramilitares que se quedaron en las regiones, sin someterse a los acuerdos de Ralito, luego se rearmaron y continuaron con el negocio del narcotráfico, así como los militantes de las FARC que no se acogieron a los acuerdos de La Habana y hoy hacen parte de los grupos residuales en armas.

Pasada la desmovilización, entraron en disputa los bandos de Daniel Rendón Herrera, alias “Don Mario”; el grupo armado de H.H.; y las bandas de Diego Murillo, alias “Don Berna”. De allí surgieron las llamadas “bandas criminales” (bacrim) identificadas como Los Paisas (ligada a Don Berna), Los Rastrojos (ligada a Carlos Mario Jiménez, alias “Macaco”), Los Urabeños y más adelante el Clan Úsuga y el Clan del Golfo de Don Mario. De este bando surgieron las AGC, presentes hoy en el territorio nacional. De hecho, su alcance abarca cerca de 70 municipios y más de 1200 integrantes (Valenzuela, 2019). Luego de la captura de Daniel Rendón, lo sucedieron en el mando Juan de Dios Úsuga, alias “Otoniel”, y su hermano Juan de Jesús, alias “Giovanni”; de ahí el nombre de Clan Úsuga. Tras la muerte de alias “Giovanni” en 2012, Otoniel se mantiene como máximo dirigente.

Las AGC están en todos los municipios de Urabá: en la zona rural patrullan de manera abierta, instalan retenes ilegales, hacen

retenciones arbitrarias, reclutan menores, restringen la movilidad y hacen confinamientos que atentan contra el abastecimiento alimentario. En la zona urbana van armados y vestidos de civil, hacen “inteligencia”, control urbano y logística para avituallamiento de sus tropas rurales, sobre todo para la Serranía de Abibe y el corregimiento de San José de Apartadó. También hacen control social y territorial utilizando a los combos o pandillas del casco urbano del municipio de Apartadó (comunidades 1, 2 y 3), articuladas a procesos de tráfico de drogas, liderados por el grupo armado ilegal, y a otras actividades delictivas como hurtos, riñas y consumo de drogas, entre otras (Defensoría del Pueblo-SAT, Informe de Riesgo No 035-17, citado en CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017).

San José de Apartadó es para ellos un punto clave. Desde allí controlan las veredas del corregimiento y dominan la Serranía de Abibe, corredor que conecta a las AGC de Urabá con las que operan en el Bajo Cauca, el Nordeste de Antioquia, el sur del departamento de Córdoba; también es ruta con Chocó y el norte y sur de Urabá. En 2016 y 2017, la Comunidad de Paz de San José de Apartadó y la Asociación Campesina de San José de Apartadó –ACASA– denunciaron la presencia de las AGC en Apartadó, especialmente en las veredas Rodoxalí, Playa Larga, La Hoz, La Esperanza, El Porvenir y Mulatos. ACASA informó que durante 2015 en Apartadó se cometieron más de 180 agresiones contra la población, muchas de estas por cuenta de las AGC. Para mayor control, tienen informantes armados apostados en todas las veredas y exigen que las comunidades los designen miembros de las juntas comunales, situación que ha provocado desplazamientos forzados de muchos campesinos. Tienen dos bases paramilitares: una en la vereda Rodoxalí de Apartadó y otra en el corregimiento Nuevo Antioquia, Turbo. En ellas acantonan 600 hombres que hacen de estos lugares fortines paramilitares para sus operaciones, a pesar de la presencia de la Policía

Nacional (Unidades Móviles 11 y 24), la Brigada XVII del Ejército Nacional y la Fuerza de Tarea Conjunta, FUDRA, además de efectivos de la Operación Agamenón (CCEEU *et al.*, 2017).

Las AGC han demostrado su poderío y control territorial con los paros armados de 2012 y 2016 cuando obligaron el respaldo de la población. El paro armado de 2016 lo decretaron en cuatro departamentos: Antioquia, Chocó, Córdoba y Bolívar. En Urabá afectó a los municipios de Turbo, Necoclí, San Juan de Urabá, Chigorodó, Carepa y Apartadó, donde las AGC comandaron el cierre de los establecimientos comerciales, impidieron a los transportadores prestar el servicio, además de haber hecho hostigamientos tácticos. Estos paros no solo les permitieron demostrar fuerza y capacidad de coerción, sino, también, presionar a las autoridades para entablar un proceso de negociación conducente a su sometimiento, a la medida de sus expectativas, proceso que nunca ha prosperado.

El Estado es otro actor armado en la subregión mediante la presencia de la fuerza pública, Ejército y Policía Nacional. A mediados de 2017 fue desplegada la segunda fase de la Operación Agamenón, conformada por 3200 efectivos de la fuerza pública, con golpes significativos a la organización como la baja al segundo al mando de la organización, alias “Gavilán”, en límites de los departamentos de Antioquia y Chocó; también incautaron grandes cargamentos de cocaína. Es un comando élite sin relación con las autoridades de la zona a las que no tiene en cuenta para sus operaciones. En mayo de 2017 el Ejército anunció el refuerzo de la Operación Agamenón, que continuó su despliegue en las zonas rurales de Urabá mientras replegaban a las AGC hacia el corregimiento de San José de Apartadó, lo que empeoró la situación de los campesinos del corregimiento. Por acciones como estas, las AGC han hecho retaliaciones con dos planes pistola decretados en 2017 contra la fuerza pública. A pesar de las operaciones en su contra, las AGC mantienen una sólida estructura

internacional encargada de las conexiones para transportar cocaína entre Urabá y Centroamérica.

En la comunidad preocupan los nexos entre la fuerza pública y las AGC, con excepción de los miembros de Agamenón. Los vínculos comprobados son el fundamento de la desconfianza: “Por ejemplo, alias “Tierra”, en 2014, tenía en su agenda los nombres de 250 funcionarios a quienes las AGC pagaban mensualmente en varias zonas del país, en especial en Urabá (El Tiempo, 2014, citado en CCEEU *et al.*, 2017, p. 47). A 2017, el país aún desconoce los resultados de los procesos de investigación por estos nexos que van más allá de la fuerza pública y relacionan a posibles autoridades civiles. En 2016 fue capturado el fiscal especializado de Apartadó, Luis González Arévalo, y su asistente Marino Palacio Ortiz, acusados de favorecer a jefes paramilitares de las AGC. El mismo año se detuvo a un patrullero de la Policía Nacional que trabajaba en la Interpol y entregaba información a este grupo. De estos hechos tampoco se conocen avances y condenas al respecto. En 2017 (agosto), en el Urabá chocoano, fueron capturados 3 miembros de la Armada Nacional por sus presuntos nexos con las AGC, acusados de “recibir dinero de la organización a cambio de informar sobre la ubicación de las lanchas de la Armada Nacional para favorecer el tráfico de drogas en la región” (Blu Radio, 2017, citado en CCEEU *et al.*, 2017, p. 47). En noviembre del mismo año fue capturado el mayor Héctor Fabio Murillo, jefe del Modelo Nacional de Cuadrantes adscrito al Comando de Policía de Antioquia, por presuntos nexos con las AGC, en especial con Luis Orlando Padierna Peña, alias “Inglaterra”, quien murió en una acción militar realizada por Operación Agamenón II en Norte de Santander. Estos casos demuestran lo que con insistencia niegan desde diferentes esferas del Estado: la continuidad de las relaciones entre agentes estatales y paramilitares (CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017).

3.2.1. Las actividades delictivas de los grupos armados organizados

El espectro delictivo de actuación de los grupos armados incluye producción, procesamiento y comercialización de la droga, como también el funcionamiento de una red para el transporte por rutas terrestres y marítimas, a la que le suman migrantes en tránsito cuando les es conveniente. También les interesa la propiedad de la tierra por la conexión y continuidad entre fincas para ejercer control territorial y mayor libertad de movimiento para sus operaciones expeditas de tráfico de droga.

3.2.1.1. El cultivo de la coca y el narcotráfico

En seis municipios de la subregión hay cultivos ilícitos; en uno hay procesamiento de drogas y en dos microtráfico. De acuerdo con In-depaz (2017a), las AGC se “encargan de proveer la droga, imponer las reglas del mercado y cobrar a narcotraficantes y pandillas locales por la venta y distribución” (citado en CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017, p. 29). Gran parte de la cocaína que producen y comercializan las AGC, la traen de otras subregiones de Antioquia y zonas del país. Urabá es uno de los lugares donde se realiza el proceso de venta y envío en alianza con carteles mexicanos. Las ganancias de este negocio rondan los “\$15 000 millones de pesos mensuales, es decir cerca de 5 millones de dólares” (Revista Semana, 2017b, citado en CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017, p. 48).

Una de las principales razones del conflicto en el territorio es la pugna por el control del narcotráfico entre organizaciones criminales y miembros residuales de las FARC. Para el Estado y para la subregión, el narcotráfico y el control de las rutas liderado por el Clan del Golfo es una amenaza concreta para el proyecto de los puertos y para el control estatal o ejercicio de la soberanía en la zona

del Darién, según la perspectiva de la seguridad nacional que se analizó en el núcleo 1 en la producción de la frontera internacional:

... A pesar de las incautaciones, por Turbo y a lo largo de toda la costa del golfo, siguen saliendo cuantiosos cargamentos de cocaína controlados por el Clan, que además continúa reclutando efectivos, y auspiciando y pagando bandas de sicarios, en especial niños y jóvenes. (Ortiz Sarmiento, 2017)

Con los golpes de Agamenón entre 2016 y 2017, la fuerza pública le ha ocasionado pérdidas a las AGC: “Las 85 toneladas de cocaína que les han sido incautadas en los dos últimos años (hasta abril) por la Operación Agamenón les hubieran dado unas ganancias de más de 3000 millones de dólares” (Revista Semana, 2017b, citado en CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017, p. 48). Entre septiembre y noviembre de 2017, la Policía Nacional y la Operación Agamenón II han decomisado alrededor de 20 toneladas de cocaína (El Espectador, 2017a, citado en CCEEU *et al.*, 2017, p. 49). Sin embargo, estos son esfuerzos aislados si se tienen en cuenta los nexos persistentes entre agentes estatales y paramilitares (CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017).

3.2.1.2. La tierra, el control territorial y los futuros proyectos extractivistas

Los proyectos agroindustriales de palma en Curbaradó y Jiguamiandó se hicieron de la mano de los antiguos paramilitares del Bloque Elmer Cárdenas. Los paramilitares desplazaron a las comunidades e invadieron sus terrenos para cultivar palma de aceite y levantar ganado; según información de 2011 de la Superintendencia de Notariado y Registro, fueron adquiridas de manera ilegal 17 720 hectáreas de la comunidad ancestral de Curbaradó y Jiguamiandó por medio de contratos con personas fallecidas, falsedad de documentos,

coacción y amenaza directa a los pobladores, entre otras modalidades de coacción bajo muerte para vender sus propiedades y salir del territorio. En 2014, un juzgado condenó a 16 empresarios tras comprobar una alianza con los paramilitares para desarrollar un proyecto agroindustrial de palma de aceite en el Chocó (Verdad Abierta, 2014). En 2017 un Tribunal Superior condenó a diez años de cárcel al empresario Antonio Nel Zúñiga Caballero por delitos de concierto para delinquir agravado, desplazamiento forzado e invasión del territorio colectivo de Curbaradó y Jiguamiandó, accionista mayoritario de las empresas Urapalma y Palmura que pertenecían realmente al comandante paramilitar Vicente Castaño. Este concertó con Zúñiga Caballero el negocio palmero en diferentes regiones (Palabras al Margen, junio de 2017, citado en Gobernación de Antioquia & INER, 2018, p. 29).

Durante 2019, la oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos –ACNUDH– facilitó el diálogo entre la Unidad de Restitución de Tierras, pueblos indígenas y comunidades afrocolombianas, y proporcionó asistencia técnica a 14 procesos de restitución de tierras que beneficiarán a 6647 familias. No obstante, en algunas regiones como Antioquia, Arauca, Catatumbo, Sur de Bolívar y Gran Urabá, se han obstaculizado los avances en la restitución de tierras por la presencia extendida de economías ilícitas sobre la tierra objeto de restitución (Consejo de Derechos Humanos, 2020). ¿Qué pasará con las más de 6300 demandas de restitución de tierras cuando a mayo de 2019 no se había resuelto a favor de los reclamantes ni el 5%, a sabiendas de que los términos para la restitución contemplados en la Ley 1448 caducan en 2021? (Bedoya Jaramillo, 2019). La respuesta es dudosa dada la continuidad entre los problemas de despojo de tierras campesinas a manos de paramilitares del Bloque Elmer Cárdenas y Bloque Bananero, y las amenazas de los grupos armados actuales para inhibir acciones de restitución de parceleros reclamantes. Así lo hizo el

Clan del Golfo en abril de 2018 cuando atacó con explosivos a una brigada de policía que escoltaba una comisión judicial de la Unidad de Restitución de Tierras a San Pedro de Urabá para analizar el despojo de un predio por orden de los hermanos Castaño. Un mes antes la Policía había sido también atacada en el corregimiento de El Tomate de ese mismo municipio, ejemplos ambos de las amenazas y asesinatos a campesinos y funcionarios que busquen restituir las tierras a los antiguos y verdaderos dueños.

Los obstáculos a la restitución están ampliamente reportados, también con el asesinato de líderes sociales como maestros y defensores de los derechos humanos. Un informe de la Defensoría del Pueblo anuncia que entre el 1° de enero de 2016 y el 22 de agosto de 2018 fueron exterminadas en el país 343 personas defensoras de derechos humanos, así como la Alerta Temprana N° 026-18 de febrero 28 de 2018 informa la situación de riesgo de más de doce organizaciones comunales, indígenas, afrodescendientes, campesinas, sociales, sindicales, de víctimas, de población con orientación sexual e identidad de género diversa, ambientales, reclamantes de tierras, de mujeres, jóvenes, estudiantes y personas que por su labor se consideran defensores de derechos humanos, como los personeros y personeras municipales, y los defensores asociados a organizaciones no gubernamentales. Sin embargo, no todos fueron asesinados por ser líderes de restitución de tierras, no necesariamente y en todos los casos su objetivo, sino porque con sus denuncias sectoriales (étnicas, ambientales, de tierra, de género, otras) advertían a la opinión pública y hacían llamados de atención que atraían el despliegue del Ejército, obstaculizando sus rutas de salida de droga y tráfico de personas.

Bajo sus lógicas mafiosas, los Urabeños buscan desarrollar sus negocios ilícitos de manera discreta, sin alarmar a la fuerza pública, para lo cual han establecido importantes mecanismos de control territorial. A medida que el proceso de restitución avanza,

el activismo de líderes locales ha adquirido cercanía con las autoridades locales. La interlocución de los líderes con la fuerza pública ha sido vista por los cabecillas de los Urabeños como una amenaza a sus negocios ilícitos, ya que con ella se ha atraído una mayor visibilidad de la región para las instituciones. Toda vez que la discreción de sus actividades ilegales ya no se encuentra tan asegurada, este contexto ha motivado un despliegue de violencia de esa estructura ilegal contra los líderes más representativos del Urabá antioqueño, que representan a reclamantes de predios ubicados en la zona de Tulapas. Atendiendo a esta dinámica, Human Rights Watch, HRW ha manifestado al respecto que “[...] hay evidencias que señalan que los grupos sucesores a veces atentan contra líderes de restitución de tierras [precisamente] debido a que interactúan habitualmente con autoridades. (Massé & Camargo, 2013, p. 30)

Como se decía, la tierra que despojaron los antiguos paramilitares no necesariamente es el objetivo de los nuevos grupos; estos necesitan el control del territorio para su negocio del tráfico de drogas y de personas (en el núcleo 1 se habló de cómo el tráfico de migrantes de África, Asia, Cuba o Haití, camino a Estados Unidos, está organizado en una red controlada por las AGC que incluye hoteles, pangas y guías, red que se extiende al Urabá chocono, especialmente Triganá y Sapzurro). Sin embargo, el interés que puedan tener por la tierra es controlar una continuidad territorial privada por la cual moverse con facilidad entre predios propios. También se vislumbra un nuevo interés de las AGC relacionado con la ubicación estratégica del corregimiento de San José de Apartadó, no solo para facilidad de la transición con el Bajo Cauca y otras subregiones del oriente del país, sino también porque parecen estar posicionándose para futuros proyectos extractivistas mineros proyectados en la serranía. Se habla de que las AGC, por interpuestas personas, tienen seis títulos de explotación minera en zonas del corregimiento y cinco solicitudes de títulos mineros en esa área del municipio, lo

cual explica la presencia y el control territorial con las estructuras armadas en las veredas Rodoxalí y el corregimiento de Nuevo Antioquia. La existencia de concesiones o solicitud de títulos se constituye en un fortín para este grupo paramilitar (CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017).

Ligado con esta proyección extractivista, se comprende que entre 2016 y 2017 las comunidades de las veredas de San José de Apartadó hayan advertido la llegada de personas ofreciendo comprar sus tierras a cualquier precio, oferta regularmente acompañada con ofrecimiento de empleo al decirles que, una vez vendan sus tierras, pueden quedarse trabajando para ellos, pero en sus antiguas fincas.

Al parecer estos compradores hacen parte de las AGC, las cuales estarían asegurando: 1) que en caso de futuras intervenciones (exploración y explotación minera), el Estado o las empresas les compren a ellos las tierras, lo que es un gran negocio y una posibilidad para legalizar el dinero; 2) poder desarrollar proyectos (monocultivos) e infraestructura que promuevan su agenda social y les aseguren presencia en el territorio; y 3) ampliar el control en el territorio.

La “oferta de comprar tierras” se ha dado en Playa Larga (donde se ha ofrecido un millón de pesos por hectárea), La Esperanza, La Resbalosa, Los Mandarinos, Arenas Bajas (donde posiblemente haya coltán), El Porvenir, Mulatos Medio, Mulatos Cabeceras y Saiza. En estos territorios viven familias que en muchos casos retornaron luego de ser desplazados, especialmente por los paramilitares entre 1995 y 1998, lo que renueva la presión a la que están sometidos los campesinos. (CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017, p. 50)

Paralelo a la compra de tierras en la serranía, al montaje de puestos de control en Rodoxalí y Nuevo Antioquia, las AGC están construyendo complejos de viviendas como las 48 casas nuevas

donde habitan personas provenientes de zonas del Magdalena Medio y Córdoba.

Este desarrollo inmobiliario realizado por las AGC es parte de los negocios y programas “sociales” que impulsa el grupo paramilitar en los territorios buscando ganar aceptación entre los pobladores y dinamizar la economía local. En este contexto se presentan constantes amenazas contra la población civil, así como un alto número de homicidios y de desplazamiento forzado (...). Durante 2016-2017, en Urabá se cometieron 395 homicidios. Los municipios con más casos reportados fueron Turbo (151), Apartadó (78), Chigorodó (53) y Carepa (40), los mismos municipios que reportan más desplazamientos forzados en el período de estudio (1505 de un total de 2038). (CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017, pp. 50-51)

Los dos gráficos siguientes (5 y 6) ilustran la correlación entre los homicidios 2016 y 2017 y los desplazamientos 2016 y 2017 en todos los municipios de la subregión, pero llama la atención la correspondencia entre ambas acciones en los municipios más afectados de Apartadó y Turbo.

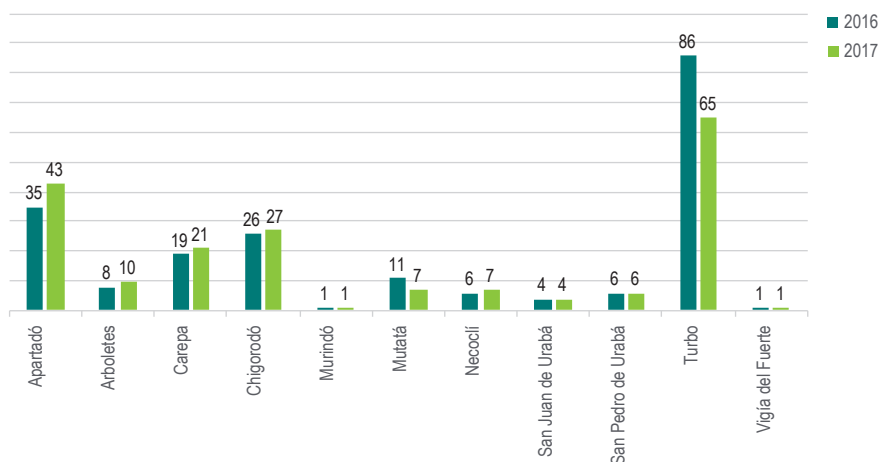


Gráfico 5. Homicidios en Urabá, Antioquia 2016-2017 (septiembre)

Fuente: CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017, p. 51.

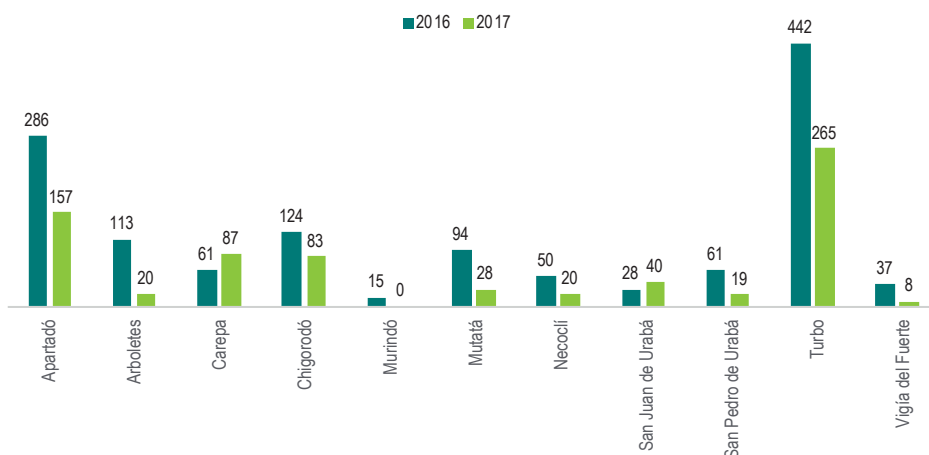


Gráfico 6. Desplazamiento forzado en Urabá, Antioquia 2016-2017 (octubre)

Fuente: CCEEU *et al.*, 2017, p. 51.

El gráfico 7 muestra el número de agresiones, según tipo, a los líderes, lideresas, defensores de derechos humanos y procesos organizativos de la subregión durante 2016-2017, para un total de 120 agresiones, según la base de datos del Observatorio de la Fundación Sumapaz. Los principales sectores organizativos victimizados son los campesinos reclamantes y la Comunidad de Paz de San José de Apartadó (CCEEU *et al.*, 2017).

Al respecto de estas gráficas, la misma fuente afirma:

En la mayoría de los casos reportados, el principal responsable identificado fue el paramilitarismo, seguido por la Policía y el Ejército Nacional. De los 4 homicidios de líderes sociales (2016-2017), 3 fueron responsabilidad de los paramilitares. Dos de las víctimas eran campesinos reclamantes de tierras y el tercero era campesino del proceso organizativo Marcha Patriótica. Estos asesinatos demuestran la fragilidad del proceso de restitución de tierras. Los líderes del proceso continúan siendo agredidos bien sea por las AGC o por el Ejército Anti Restitución de Tierras. (CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017, p. 53)

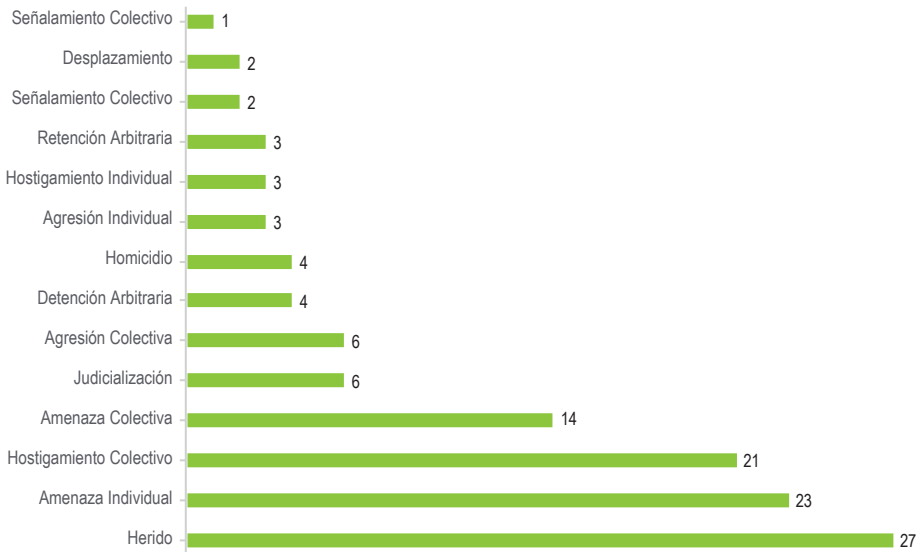


Gráfico 7. Agresiones a líderes, lideresas y defensores de DDHH en Urabá, Antioquia 2016-2017 (octubre)

Fuente: CCEEU; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; CJL & Fundación Sumapaz, 2017, p. 53.

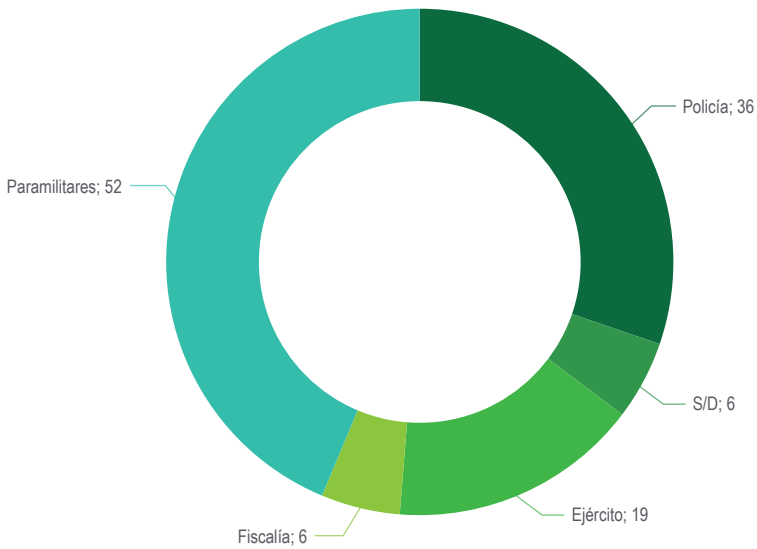


Gráfico 8. Presuntos responsables de agresiones a líderes, lideresas y defensores de DDHH en Urabá, Antioquia, 2016-2017 (octubre)

Fuente: CCEEU *et al.*, 2017, p. 53.

Después de que el expresidente Juan Manuel Santos sancionara la Ley de víctimas y restitución de tierras (Ley 1448 de 2011) en 2012, aparecieron panfletos de un grupo que se hacía llamar Ejército Anti Restitución, cuyo objetivo era frenar los procesos de reparación y restitución a campesinos despojados de sus tierras por cuenta de grupos armados durante el conflicto. Sor Teresa Gómez Álvarez, cercana al Clan Castaño, era la persona al frente del llamado “ejército”. Una vez capturada en 2013, y condenada en 2015 a 40 años por la muerte de Yolanda Izquierdo, líder reclamante de tierras asesinada en 2007, no se volvió a saber de este “ejército” hasta 2017, cuando 25 líderes sociales del Bajo Atrato y el Urabá antioqueño denunciaron que detrás de desplazamientos y asesinatos estaban empresarios despojadores de sus tierras con ayuda de

... mercenarios de gente desmovilizada de las AUC (pero también de la guerrilla) que está al servicio de grupos económicos muy poderosos. No tienen, dice la fuente, una estructura militar muy definida: operan cuando los contratan y necesitan que hagan el trabajo. Les pagan y ellos lo hacen. (...) “Los reclamantes de tierra dicen que no se trata del mismo Clan del Golfo (de las AGC) porque esta organización no les pone problema a ellos por eso, si las tierras son legales, que la reclamen, dice la gente del Clan del Golfo”. (Staff ¡Pacifista!, 2019)

Este ejército funciona como una organización sicarial, “... mercenarios al servicio de un número reducido de ganaderos, palmicultores y bananeros de la región” (Gómez & Ávila, 2019).

Como se dijo, una de las razones para asesinar a los líderes es la obstaculización directa o indirecta del negocio del narcotráfico (porque denuncian daños ambientales en bosques cultivados con coca, porque atraen la atención de las autoridades con la promoción y defensa de los derechos humanos, porque promueven la participación y la organización social), pero, también, porque reclaman las tierras que les fueron despojadas. Seguramente habrá otras razones

relacionadas con venganzas o de tipo privado que quedan involucradas en estas sentencias de muerte. La situación y hechos violentos nunca son explicados por una sola razón sino por una compleja red de situaciones por la que los distintos grupos armados condenan a muerte a los líderes territoriales.

3.3. La construcción de paz

Para ICP; Tobón y Cajamarca (2018), los grupos armados ilegales han capitalizado las dificultades del Estado para hacerse con el control territorial de algunas zonas rurales de Urabá, por lo que el fortalecimiento del Estado de derecho es una condición indispensable para consolidar una agenda productiva competitiva y estable para todos, y, añadimos, para una agenda de paz. Es decir, que la presencia del Estado en Urabá sigue recargada hacia el accionar de la fuerza pública cuando la lucha contra el crimen organizado no puede seguir midiéndose en función de capturas e incautaciones “... sino en la reducción de los daños que los grupos armados causan a las instituciones y a la población a través de la violencia, la economía ilegal y la corrupción” (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 62).

A pesar de este estilo de presencia estatal, la restitución de derechos a las víctimas ha sido también una tarea del Estado antes de la firma de los Acuerdos de Paz con las FARC-EP. Restitución de derechos, reconocimiento pleno de la ciudadanía y puesta en marcha de los acuerdos, son un conjunto de procesos que buscan la reconciliación y la construcción de paz. Atrás señalamos la desconfianza que le tienen al Estado en la subregión por su relación con los actores armados, además de mensajes de frases desdeñosas como estas que también dan cuenta de las dificultades que ven algunos pobladores en la construcción de paz:

“de afuera no va a venir nada para la paz”

“nos vendieron la idea de que hay un acuerdo de paz”

“esta negociación fue de espaldas a la población porque nunca hicieron pedagogía de los acuerdos, pero hoy se están pagando las consecuencias porque al gobierno le interesó que hubiera dejación de armas, pero no se preparó para trabajar en la paz” (EU02. Apartadó, octubre de 2019)

Estas percepciones sirven de marco para recoger algunos hechos relacionados con la implementación institucional de los Acuerdos de Paz con las FARC-EP y otros procesos de reparación anteriores a este, como veremos inmediatamente con el Plan de Reparación Colectivo de Nueva Colonia y el proyecto Plan Integral de Nueva Colonia: equidad y legalidad, PINCEL.

3.3.1. Sujetos de reparación colectiva

La Unidad para la Atención y Reparación Integral a Víctimas ha reconocido como sujetos de reparación colectiva en la zona Urbá-Darién a las comunidades del corregimiento de El Tres, vereda Paquemás, los corregimientos de Nueva Colonia y Pueblo Bello en Antioquia, y Jiguamiandó en Chocó. Son sujetos de reparación colectiva aquellas comunidades que han pasado por cualquiera de los siguientes eventos: 1) daño ocasionado por la violación de los derechos colectivos; 2) violación grave y manifiesta de los derechos individuales de los miembros de los colectivos; y 3) impacto colectivo de la violación de los derechos individuales (artículo 151, Ley 1448 de 2011, citado en Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, 2015). En cada uno de los territorios hay un diagnóstico que fundamenta la resolución para la reparación según la particularidad del conflicto. Aquí solo nos referiremos al caso de Nueva Colonia como ejemplo de construcción de paz, previo a la firma del acuerdo con las FARC-EP, y como una forma de rehabilitar y restituir, en la medida de lo posible, algunas condiciones de las comunidades previas al conflicto armado. Además, para el corregimiento de Nueva Colonia se ha diseñado el Plan Integral

PINCEL, promovido por el Comité Universidad Empresa Estado Sociedad –CUEES– con un fuerte patrocinio de Puerto Antioquia, megaproyecto que se construirá en este corregimiento. En la descripción analítica que viene se involucrarán las dinámicas referidas en los núcleos anteriores, es decir, la producción de la frontera, las megainfraestructuras y la construcción de paz.

3.3.1.1. Proceso de reparación colectiva de Nueva Colonia

Este corregimiento nació en 1958 a raíz de la creación del puerto Casanova para desembarcar madera aserrada por la empresa Maderas del Darién. En este proceso se asentaron samarios, cienagueros, chocoanos, cordobeses, caucanos, antioqueños, razón para que se le diera el nombre de Nueva Colonia, reconocida como corregimiento del municipio de Turbo el 23 de julio de 1983. Según el Plan Zonal de Desarrollo de Nueva Colonia 2005-2015, el corregimiento tiene 15 760 habitantes, 10 000 de ellos en el casco urbano; hace parte de los centros poblados de mayor proyección del municipio de Turbo y de la zona centro de Urabá (Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, 2015). Nueva Colonia está ubicada a 38 km de la cabecera de Turbo y a 17 km de la de Apartadó. Se accede por la carretera troncal 11 km en dirección a la desembocadura del río León, lugar conocido como Bahía Colombia. Por su ubicación geoestratégica, este territorio fue disputado por los diferentes actores armados con serias consecuencias sobre la población civil, que fue violentada en sus derechos humanos, además de todo tipo vejámenes, situación que la hizo sujeto de reparación colectiva con 15 medidas de reparación y 46 acciones encaminadas a reparar los daños económicos, la posesión y propiedad de la tierra, los daños políticos, psicosociales, culturales y comunitarios (Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, 2015).

Con la firma del acta de voluntariedad y posterior conformación del Comité de Impulso para desarrollar un trabajo articulado

entre la comunidad y la Unidad de Atención y Reparación Integral a las Víctimas, comenzó en octubre de 2014 el proceso de reparación colectiva de Nueva Colonia. Según el Plan Integral de Reparación Colectiva, los siguientes son los daños a reparar ocasionados por la violencia y el control de los grupos armados en su territorio:

- La reducción patrimonial debido al abandono y al desplazamiento forzado que repercutió directamente en el cambio de las actividades económicas agrícolas. Aunque muchos de los habitantes aún cultivan plátano y banano, perdieron la capacidad autónoma de manejo y control debido a la apropiación ilegal del territorio por los actores armados, quienes les cambiaron sus rutinas y les infundieron miedo y zozobra para deslegitimar sus prácticas de pastoreo y cosecha en las veredas.
- Los daños a la infraestructura de los canales comunitarios debido a la incursión forzada de ganado que hicieron las autodefensas a las parcelas desalojadas; el ganado dañó tales canales y con ello el fluir de las aguas lluvias que evitaban las inundaciones de estos terrenos dos metros más abajo que el nivel del mar.
- El daño a los cultivos de plátano, coco, maíz, arroz, hortalizas y yuca, y la muerte de animales domésticos como gallinas, cerdos y perros acosados por las balas de las autodefensas y por la huida de los pobladores que en su prisa también maltrataron sus propios cultivos y animales.
- El daño ambiental por la pérdida de la barrera del mangle rosado que evitaba el ingreso del mar a la tierra y que los paramilitares explotaron como negocio “a cambio de regalías”, es decir, permitieron utilizar el mangle como aporte a la estabilidad y consistencia al suelo a diferentes empresarios interesados en construir en el municipio de Turbo. El

mar se fue adentrando en la medida en que se acababa la barrera natural, perjudicando cultivos y canales de desagüe. El tamaño del daño lo miden con un monumento erigido en 1988 en memoria de las víctimas de la masacre de la vereda Coquitos, hoy sumergido y a 8 km mar adentro de la línea costera.

- La desintegración social por la prohibición de reunirse y organizarse en función de su plan de vida comunitario, disminución de procesos de participación, cooptación de las Juntas de Acción Comunal y pérdida de legitimidad y liderazgo político electoral al ser relevados de sus cargos de representación política.
- La desintegración de los vínculos comunitarios con la terminación de convites y ollas comunitarias que fortalecían la autogestión y propiciaban encuentros culturales; también se terminaron los partidos de fútbol interveredales, la libertad de movimiento (tumbaron los puentes peatonales como forma de control) y el libre desarrollo.
- La vulneración de la identidad comunitaria construida entre una diversidad pluriétnica. Los espacios educativos, las casetas comunales, las tiendas, las canchas, y demás sitios de esparcimiento, también fueron tomados o marcados con asesinatos y masacres que ahuyentaron a los pobladores. Los jóvenes desertaron de las instituciones educativas o fueron reclutados de manera forzada, lo que más tarde dio lugar a las fronteras invisibles entre barrios y veredas del corregimiento.

En consecuencia, el Plan Integral de Reparación adoptó medidas de restitución, de rehabilitación y de satisfacción, con las cuales fortalecer la capacidad organizativa de estas comunidades que no conocían los beneficios de la Constitución de 1991 en cuanto a la participación comunitaria y desarrollo étnico y cultural. Es deseo

de la comunidad conocer las instancias políticas para incidir en las mesas municipales y departamentales de víctimas y de otras a las que la Constitución les da derecho. También es su deseo la recuperación de la capacidad productiva del suelo, estrategia del plan, para revertir los efectos nocivos del uso de agroquímicos para la siembra de la coca, lo que les impide sembrar sus semillas y productos tradicionales. En síntesis, para cada daño hay una acción coherente con el reconocimiento que le hicieron al corregimiento en cuanto a la vulneración de sus derechos a la libre asociación, a la autonomía organizativa, a la seguridad, al ambiente sano, a la libre circulación y a la vida. La Unidad de Víctimas y el CUEES están haciendo sinergia en función del bienestar de esta comunidad, al integrar las acciones de este plan de reparación colectiva de Nueva Colonia con el Plan Integral de Nueva Colonia: equidad y legalidad, PINCEL, veamos.

3.3.1.2. PINCEL, Plan Integral de Nueva Colonia: Equidad y Legalidad

Para Nueva Colonia también se diseñó el Plan Integral de Nueva Colonia: Equidad y Legalidad –PINCEL–, proyecto de transformación social integral del corregimiento, liderado por el municipio de Turbo y el Comité Universidad Empresa Estado Sociedad –CUEES– que “... de alguna manera arroja a toda la institucionalidad de la región” (UPB, 2020). Su reto es vencer la pobreza en una de las zonas más deprimidas de la subregión, sumando capacidades técnicas, sociales y económicas de los aliados que integran el CUEES, entre los que están la Universidad de Antioquia y Puerto Antioquia. El taller de Diseño Urbano Paisajístico de la Universidad Pontificia Bolivariana hizo una propuesta de insumos arquitectónicos y urbanísticos de “ocupación territorial” (Balvín, 2020) para la cabecera del corregimiento, teniendo en cuenta que es la zona de influencia directa del megaproyecto de Puerto Antioquia. A la par se han hecho acuerdos para apoyar proyectos comunitarios, de saneamiento

básico (Alcaldía de Turbo y comunidad) mejoramiento de vivienda (Fundación ANDI), diseño y construcción de una zona recreativa con parque infantil y cancha de microfútbol (Fundauniban), modelos de negocio para microempresarios (Corporación Mundial de la Mujer), educación de calidad (Comfama), proyectos de fortalecimiento con jóvenes (Universidad de Antioquia y Fundauniban), modelo de gobernabilidad (Universidad de Antioquia), proyectos de trabajo y empleo, proyectos con mujeres y otras iniciativas.

Este plan, que está en proceso, hará sinergia con el plan de reparación integral, según el informe de avance del Plan de Reparación Colectiva de Nueva Colonia presentado por la Unidad de Víctimas ante el CUEES⁴. La Unidad ha avanzado en la recuperación y fortalecimiento de las dinámicas socioeconómicas mediante la entrega de equipos tecnológicos, maquinaria e insumos para la implementación de proyectos productivos que mejoren la calidad de vida del sujeto colectivo, estrategias para la recuperación del tejido social y demás acciones que hasta la fecha han tenido una inversión presupuestal superior a los \$400 millones, que se quedan cortos con relación a los daños especificados atrás⁵. Para este año 2020 se pretendía definir las proyecciones de intervención mediante un acuerdo de voluntades para mejorar la calidad de vida de sus pobladores (Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, 2020).

Las anteriores intervenciones se fundamentaron en la Ley 1448 de 2011 de reparación a víctimas, por un lado, y por el otro, en la decisión del CUEES de mejorar las condiciones del mismo corregimiento donde se construirá el megaproyecto Puerto Antioquia. Por la vía de los Acuerdos de Paz se proponen otras acciones para

4. Alcaldía de Turbo, SENA, Fundación de Estudio Superiores –FESU–, Comfama, Universidad de Antioquia, Empresas Públicas de Medellín –EPM–, Puerto Antioquia Urabá, representantes del gremio bananero y empresas privadas de la subregión.

5. La resolución N° 2015-225440 del 30 septiembre de 2015 fue la que incluyó a Nueva Colonia en la Unidad de Víctimas.

mejorar las condiciones de vulnerabilidad de la población víctima del conflicto como veremos a continuación.

3.3.2. Ordenamientos espaciales en función de la construcción de paz

La implementación de los Acuerdos de Paz ha involucrado la comprensión del espacio bajo otras figuras de ordenamiento. La primera de ellas, en función de los excombatientes (ETCR) y la otra, en función de las víctimas con intervención de los empresarios (Zomac).

3.3.2.1. Espacios Territoriales de Capacitación y Reincorporación –ETCR–

Los Espacios Territoriales de Capacitación y Reincorporación –ETCR– a cargo de la ARN (Agencia para la Reincorporación y la Normalización) son, como dice su nombre, para capacitar y reincorporar tempranamente a los miembros de las FARC-EP y facilitarles las primeras condiciones de adaptación a la vida civil. En el ETCR La Fortuna, municipio de Mutatá, los excombatientes utilizaron los recursos monetarios del Estado y apoyos sociales solidarios para constituir cooperativas, montar un restaurante manejado por mujeres, arreglar carreteras de utilidad general comunitaria, entablar relacionamiento con empresarios y alianzas con la comunidad (EU07, Apartadó, octubre 2019). Según información digital, en la vereda San José de León del mismo municipio de Mutatá (Antioquia), se constituyó un ETCR donde primó en el proceso el enfoque de género y los derechos de las mujeres exintegrantes de FARC-EP y de las personas de la comunidad, representadas en el Comité de Mujer y Género Ambientalista para la construcción de paz y la reconciliación (ARN, 2019). El proceso formativo con las mujeres durante cinco meses se realizó en jornadas continuas durante tres días dedicados a conocer los derechos sexuales y reproductivos de las mujeres, crear una agenda de trabajo y formular un proyecto comunitario. Como este ejemplo, otras zonas de capacitación muestran lo fundamental

que resultan estos espacios para pasar de una vida de guerra a otra vida civil transitando por la construcción de paz.

3.3.2.2. Zomac, Zonas más Afectadas por el Conflicto Armado

La puesta en marcha de los Acuerdos de Paz conlleva una nueva comprensión del territorio al pensarlo en función de las víctimas del conflicto armado y en respuesta a necesidades no atendidas por el Estado durante 40 años de conflicto armado. Para el cumplimiento de los objetivos de construcción de paz, el gobierno incluyó dos mecanismos: el régimen de tributación y Obras por Impuestos, y dos priorizaciones territoriales: las Zomac y los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial –PDET–.

Las Zomac son zonas constituidas por el conjunto de municipios más afectados por el conflicto, definidos por el Ministerio de Hacienda, el Departamento Nacional de Planeación –DNP– y la Agencia de Renovación del Territorio –ART–. Mediante la iniciativa para las Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado –Zomac–.

... las nuevas empresas que inviertan en los municipios seleccionados obtienen un régimen preferencial de impuesto de renta, esto con el fin de estimular el desarrollo territorial de las zonas históricamente golpeadas por la violencia. De la misma forma, otro mecanismo implementado por el Gobierno Nacional para acelerar el desarrollo de la infraestructura es el de “Obras por Impuestos”. El objetivo de este mecanismo es que el contribuyente (solo aplica para personas jurídicas) destine dinero para proyectos de infraestructura en las ZOMAC, el cual estará relacionado con cualquiera de las siguientes necesidades: suministro de agua potable, alcantarillado, energía, salud pública, educación pública y construcción y/o reparación de infraestructura vial.

Los incentivos tributarios tienen como propósito incentivar la creación de nuevas empresas en los 344 municipios que conforman las ZOMAC por medio de un régimen especial de tributación en el que las nuevas sociedades, sin importar su tamaño, que tengan

como domicilio principal y desarrollen su actividad económica en dichos municipios, tendrán una tarifa especial del impuesto de renta para los próximos 10 años (Ley 1819 del 2016). Según datos del Ministerio de Hacienda a mayo del 2018, este mecanismo había impulsado la creación de 407 nuevas empresas en 21 departamentos del país, siendo los que más concentran Antioquia, con 80 empresas; Caquetá, con 64, y Valle del Cauca, con 364.

El segundo mecanismo, Obras por Impuestos, permite a personas jurídicas con ingresos iguales o superiores a 33 160 UVT, pagar hasta el 50% del impuesto de renta mediante la ejecución directa de proyectos de inversión con impacto en las ZOMAC. En un primer momento, dichos proyectos podían ser en construcción o mejoramiento de infraestructura, así como en dotación para el suministro de alcantarillado, energía, educación pública, agua potable, infraestructura vial o salud pública. Con la aprobación de la reciente Ley de Financiamiento, se ampliaron los sectores a: agua potable y saneamiento básico; energía; salud y educación pública; bienes públicos rurales; adaptación al cambio climático y gestión del riesgo; comunicaciones; infraestructura de transporte, productiva, cultural y deportiva, y las demás que defina el manual operativo de las Obras por Impuestos. (Fundación Ideas para la Paz, 2019, pp. 5-6)

Los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial –PDET– fueron definidos para territorios priorizados según las siguientes variables: afectación por el conflicto armado, índice de pobreza, presencia de economías ilícitas y debilidad institucional (Fundación Ideas para la Paz, 2019). Los PDET incluyen 170 municipios ubicados en 16 subregiones, en los que se pondrán en marcha con mayor celeridad los instrumentos de la Reforma Rural Integral establecidos por el Acuerdo de Paz.

Los municipios de Urabá priorizados para el desarrollo de los PDET son Apartadó, Carepa, Chigorodó, Murindó, Mutatá, Necoclí, San Pedro de Urabá y Turbo, en Antioquia; Riosucio y El Carmen del Darién, en Chocó; Tierralta y Valencia, en Córdoba. Ellos

también son elegibles para los mecanismos Zomac y de Obras por Impuestos por contar con los mayores índices de afectación del conflicto, pobreza, cultivos ilícitos y otras economías ilegales. Hasta febrero de 2018, el banco de iniciativas del mecanismo Obras por Impuestos registraba 32 proyectos para los municipios del Urabá antioqueño, que supondrían una inversión total de \$126 000 millones. De estos proyectos, 27 son de iniciativa de las alcaldías o de ministerios y cinco han sido propuestos por contribuyentes, en este caso por Empresas Públicas de Medellín. Esta empresa indica que radicará diez nuevos proyectos dentro del mecanismo de Obras por Impuestos durante el segundo semestre de 2018 (ICP; Tobón & Cajamarca, 2018).

Tabla 2. Obras por Impuestos: proyectos registrados en el Urabá antioqueño (febrero de 2018)

Municipios	Sector				Total municipio
	Acueducto y/o alcantarillado	Infraestructura vial	Salud pública	Educación pública	
Apartadó	2	1		1	4
Carepa	1		4		5
Chigorodó	3	1	2	1	7
Murindó				1	1
Mutatá	1				1
Necoclí			3	1	4
San Pedro de Urabá		2	1		3
Turbo	4		2	1	7
Total sector	11	4	12	5	32

Fuente: ICP; Tobón & Cajamarca, 2018, p. 58.

Empresas Públicas de Medellín también se unió a las iniciativas Zomac mediante la licitación 013 de 2019 EPM-Zomac. Con ella invita a la construcción de obras para el mejoramiento de los sistemas de acueducto y alcantarillado del municipio de Turbo bajo el mecanismo de Obras por Impuestos; construcción tanque de almacenamiento de piso La Lucila II y obras accesorias en el sistema de acueducto para los sectores 1 y 2 del municipio de Turbo;

extensión construcción de redes de alcantarillado del barrio Obrero, municipio de Turbo (Fiduprevisora, 2019). Para la Gobernación de Antioquia, esta iniciativa ha sido una oportunidad para desarrollar el potencial deportivo de Urabá mediante la dotación de infraestructura deportiva adecuada, un clúster deportivo de Urabá, subsidios e incentivos a deportistas de alto rendimiento y en formación, mantenimiento a escenarios deportivos, formación para los entrenadores deportivos y ofertas lúdicas para las personas de la tercera edad, entre otras iniciativas.

A un año de comenzada la estrategia, la Fundación Ideas para la Paz, (2019), precisa que:

Lo que se busca en estos territorios, hoy ZOMAC y PDET, es disminuir las brechas en términos de ordenamiento de la propiedad rural y uso del suelo, reactivación económica y producción agropecuaria, educación rural, vivienda, agua potable y saneamiento, derecho a la alimentación, infraestructura y adecuación de tierras, salud rural, reconciliación y convivencia. Sin embargo, las cifras del primer año de ejecución de Obras por Impuestos indican que de los 23 proyectos que se aprobaron en 25 municipios, solo se impactó el 8,1% de las ZOMAC, a pesar de que se hizo uso del 88,2% del cupo presupuestal disponible.

Del diálogo que la Fundación Ideas para la Paz (2019) propició con empresas y gremios⁶ se destacan 5 propuestas para la continuación de las estrategias:

- Reformar las zonas Zomac y los municipios PDET para permitir la inclusión de municipios que hoy no están

6. Asociación de Fundaciones Empresariales –AFE–, Alianza Fiduciaria, Andi, Agencia de Renovación del Territorio, Cámara de Comercio de Bogotá, Cámara Colombiana de Infraestructura –CCI–, Celsia, Cementos Argos, Corona, Diselecsa, Ecopetrol, Embajada de Suecia, Enertolima, Ernst & Young, Esfera Ambiental, FDI Pacífico, Federación Nacional de Cafeteros, Grupo Argos, Grupo Sura, Ministerio de Educación, Mineros, Parex, Presidencia de la República, Prodeco, Reconciliación Colombia, Servigenerales y Terpel (Fundación Ideas para la Paz, 2019, p. 4).

contemplados, pero que cumplen con las características de afectación por el conflicto armado.

- Focalizar aún más la implementación del mecanismo, llevándola exclusivamente a los 170 municipios PDET, con el objetivo de generar un mayor impacto en la transformación territorial.
- Direccionar el mecanismo a la implementación de proyectos únicamente en las zonas rurales de los municipios focalizados, fortaleciendo el cierre de brechas urbano-rural.
- Considerar la ampliación del cupo Confis, de tal forma que crezca el alcance de las obras en cuanto a geografía y tamaño.
- Implementar un sistema de rotación de municipios por anualidad dentro de las Zomac para extender el impacto del mecanismo.

Sin esperar que un solo instrumento tributario resuelva los problemas históricos de las regiones, para la Fundación Ideas para la Paz es necesario asegurar que Obras por Impuestos se conecte con las políticas de desarrollo de cada territorio para que escale su impacto en materia de cierre de brechas y mejoramiento de calidad de vida de las comunidades: “Para lograrlo, es necesario fortalecer la articulación de los proyectos seleccionados con los planes de desarrollo municipales y departamentales y –cuando haya lugar–, con los PDET” (Fundación Ideas para la Paz, 2019, p. 9).

Esta estrategia respondería a la desconfianza que tienen muchos pobladores y sectores de Urabá con el Estado:

La FIP hace un llamado a las empresas interesadas, así como a los gobiernos nacional y local, a aprovechar esta oportunidad con miras a fortalecer las relaciones de confianza entre el Estado, la empresa y la ciudadanía. El mecanismo Obras por Impuestos avanza con buen ritmo en su primer ciclo, pero su éxito y la posibilidad de que sea sostenible dependen de ajustar el proceso,

poner especial atención en la priorización y estructuración de los proyectos, e involucrar a las comunidades en la implementación de las obras para generar procesos de veeduría ciudadana y mantener un diálogo fluido entre contribuyentes y gobiernos locales. (Fundación Ideas para la Paz, 2019, p. 16)

3.3.2.3. Los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial –PDET–

En la Agencia de Prensa del Instituto Popular de Capacitación –IPC–, encontramos un análisis crítico del proceso PDET en la región de Urabá, el cual deja de lado del Estado la continuación del proceso para la construcción de paz y el bienestar de los pobladores más vulnerables del territorio (Bedoya Jaramillo, 2019). Se toman del escrito algunos apartes no textuales para indicar el estado de las cosas con relación al punto 1 de reforma rural integral. Los municipios de Dabeiba (Occidente de Antioquia), Mutatá, Turbo, Chigorodó, Carepa, Apartadó, Necoclí y San Pedro de Urabá (Urabá) hacen parte del proceso. La Agencia de Renovación del Territorio –ART– creó 82 núcleos veredales o Unidades Básicas de Planeación, convocó a preasambleas veredales para oír propuestas en ocho temáticas, las decantaron, firmaron pactos comunitarios y concluyeron con la necesidad de acceso formal a la tierra con libertad para producir y con construcción de vías terciarias. En la segunda fase firmaron pactos municipales con participación campesina y étnica, aunque más reducida, también con presencia de la administración municipal, academia, empresas, organizaciones de la sociedad civil; entre todos modificaron, articularon, reforzaron o crearon nuevas propuestas. Se firmó el pacto subregional en septiembre de 2018.

La ART habló de una participación de “10 470 actores del territorio” (Bedoya Jaramillo, 2019) y el Instituto Kroc, que hace seguimiento al Plan, consideró este como el ejercicio de planeación de mayor participación en la historia del país. A pesar de la gran asistencia y de los pactos, no es claro el proceso para ejecutar las obras

que dependen de las gestiones de la ART con los diferentes entes del Estado en los niveles locales, regionales y nacional. Además, no existe obligatoriedad de ejecución para los próximos gobernantes locales y regionales más allá de la voluntad política; adicionalmente, no hay los recursos económicos para hacer realidad estos programas⁷.

Aunque campesinado y comunidades étnicas asistieron a todo el proceso, no con ello decidieron la planeación sobre su territorio y tuvieron claras las implicaciones sobre lo pactado. Fueron citados para hacer un listado de problemáticas sin que muchos de sus principales intereses quedaran consignados en el Plan de Acción para la Transformación Regional –PATR–, el insumo con el que la ART realiza las gestiones para la puesta en marcha de los programas. El proceso convocó de manera amplia, pero sin la previsión política para mantener coherencia entre las propuestas del nivel veredal y las que finalmente quedaron consignadas en el PATR pactado a nivel municipal, como sucedió con las iniciativas sobre construcción de infraestructura y adecuación de tierras. Las comunidades en Urabá tienen un retraso histórico en vías terciarias; por tal razón, la exigencia de estudios, apertura y construcción de vías terciarias fue protagonista en las iniciativas y en los ejercicios de construcción de visión del PDET. No obstante, esta necesidad no aparece consignada en el PATR. ¿La participación de las comunidades solo fue consultiva? ¿Cómo implementar lo que realmente necesitan? ¿Cómo restablecer derechos vulnerados históricamente? ¿Por qué no respetar las exigencias comunitarias?

Si las comunidades exigen red vial terciaria, el Estado, como garante de derechos, debe brindar las herramientas legales, formativas, logísticas, económicas y políticas para gestionar los estudios y ejecutar la apertura vial, en lugar de poner obstáculos. La ART

7. De ahí la importancia de la evaluación de la Fundación Ideas para la Paz en cuanto a la articulación de las estrategias tributaria y Obras por Impuestos, al desarrollo de los planes de desarrollo y los PDET.

debe realizar un segundo momento de trabajo en las comunidades basado en los insumos de los pactos comunitarios y municipales, con una propuesta económica real de financiación y con claridad en la nueva arquitectura institucional para priorizar las obras a ejecutarse en el corto, mediano y largo plazo. Además, debe haber un escenario permanente con participación y decisión comunitaria sobre el desarrollo de todo el proceso. Este espacio puede ser la Red de Aliados Estratégicos –RAE–, enlace entre diferentes sectores de la sociedad civil con los cuales construir una visión territorial en red para que ella sea garante del proceso de implementación asegurando que las comunidades tengan la participación mayoritaria y que sus decisiones estén, de manera permanente, en el avance de la Reforma Rural Integral.

Los siguientes son los grandes problemas de inequidad en la región recogidos por Yolima Bedoya Jaramillo (2019) con relación al punto 1 de reforma rural integral. Los PDETS deberían darle respuesta a: 1) las consecuencias de la imposición de un modelo de desarrollo competitivo excluyente para las comunidades; en vez de eso se propone la construcción de pequeñas infraestructuras comunitarias –PIC–; 2) las distintas problemáticas de tierras para las cuales se creó el punto 1 de la Reforma Rural Integral; 3) la atención a las víctimas validando el despojo de tierras y solucionando el problema de informalidad, limitante del desarrollo económico de los pequeños productores y de la tranquilidad para permanecer en sus predios; 4) la protección del agua y la naturaleza restringiendo la minería. Solo Apartadó cuenta con 13 títulos mineros, algunos de los cuales ponen en riesgo la gran biodiversidad de la Serranía de Abibe; 5) las problemáticas de legalización, restitución y ampliación de resguardos indígenas y consejos comunitarios, como por ejemplo la disputa entre el Consejo Comunitario de Puerto Girón con el proyecto de Puerto Antioquia, ya que una parte de las tierras requeridas para la construcción del terminal marítimo son del consejo y por más de 20 años el Estado

ha demorado la titulación; 6) al desarrollo económico fundado en la producción agropecuaria para la sostenibilidad alimentaria, dando pasos cualitativos para que el campesinado pueda vivir de manera tranquila y segura; 7) a la construcción de una red vial terciaria para toda la subregión y al freno en la asignación de títulos mineros antes que desangre nuevamente la región; 8) a la diversificación de la producción agropecuaria que permita avanzar en la soberanía alimentaria y en el contrapeso al modelo económico; y 9) a la protección de la Serranía de Abibe y del Cañón de la Llorona; la garantía del acceso al mar y a los ríos para los habitantes del territorio.

Las anteriores son parte de las propuestas construidas por las comunidades durante los diez meses del proceso; desde su perspectiva pretenden que ellas sean el centro de la ejecución del PDET, es decir, la perspectiva de desarrollo para su región. Para ello, el PATR se constituye como la guía en vez de un obstáculo para la planeación comunitaria. En ese sentido, la Agencia de Renovación del Territorio debería, según Bedoya Jaramillo (2019) y las comunidades:

- Volver a las comunidades para que ellas realicen la priorización de los proyectos y programas a desarrollar en el corto, mediano y largo plazo.
- Fortalecer la Red de Aliados Estratégicos como espacio de las comunidades para trabajar de manera conjunta con la ART.
- Definir el tema de recursos económicos para la ejecución.
- Crear un escenario de articulación interinstitucional para una intervención conjunta y responsable.
- Respetar la voz comunitaria de más de 10 000 actores del territorio, partícipes del proceso.

Estas conclusiones están abiertas a la discusión, pero son, definitivamente, un criterio importante para tener en cuenta.



Conclusión

Este documento mostró tres dinámicas de la vida de la región de Urabá presentadas en núcleos estratégicos separados metodológicamente, aunque la fluidez de la realidad discurre de manera continua y simultánea entre procesos entrecruzados que configuran espacio-tiempos determinados. La primera y la segunda dinámicas aluden a trayectorias paralelas pero en distintos espacios de la región: una por la zona de humedales del río León y del Atrato, tradicionales rutas de la ilegalidad donde está acentuada la pobreza, no porque ella sea la causante de la ilegalidad, sino porque esta parte de la región ha estado desatendida por un Estado no garantista de los derechos de todos los ciudadanos ni incluyente en sus políticas estatales para los pobladores locales como para los migrantes internacionales en tránsito. Nos referimos a los difíciles procesos y condiciones que viven los municipios de Vigía del Fuerte, Murindó, los corregimientos de Pavarandó, Bajirá, así como las dinámicas fluviales de caños y ríos Atrato, León, Suriquí, no explícitos en este texto, pero sí tenidos en cuenta en el análisis por su lugar de conexión con los municipios del Darién chocono, como Acanadí y Sapzurro, y los demás poblados de la frontera internacional con sus dinámicas migratorias y de narcotráfico. De otro lado, está el proceso de la “carretera”, es decir, el eje bananero y las dinámicas productivas analizadas en el núcleo 2, donde se concentran las

grandes intervenciones económicas de los tres puertos y el distrito de riego que profundizan esta diferencia entre el Urabá acuático, húmedo y fronterizo de los ríos León y Atrato, y el Urabá mediterráneo de la carretera. En este, es decir, en el eje bananero, también hay fuertes desequilibrios espaciales cuando falta una real voluntad política para facilitar la inclusión de los pequeños productores en las oportunidades de los desarrollos infraestructurales, población campesina analizada en las dinámicas del núcleo 2.

El tema de la construcción de paz, tratado en el núcleo 3, tiene, como en los dos núcleos anteriores, esa característica doble de interacción entre la dinámica de la guerra en medio de la dinámica de la paz, es decir, la persistencia del conflicto que se alimenta de la disputa territorial y la apropiación de la frontera cuando, al mismo tiempo, están en marcha los programas de reparación colectiva, las inversiones en la paz y los esfuerzos de restitución de las condiciones humanitarias de las zonas de conflicto y de sus pobladores, que dieron lugar a reconfiguraciones espaciales por cuenta de los proyectos analizados. Los tres núcleos se retroalimentan y explican mutuamente entre procesos territoriales con efectos en la fragmentación o integración espacial por cuenta de las intervenciones económicas, internacionales, delincuenciales, de reparación y de paz. Dejamos a consideración de los lectores esta mirada con el ánimo de hacer un aporte a la comprensión de la compleja vida regional, considerando otras contribuciones que puedan contradecir y o complementar este análisis, el cual busca con ello contribuir al bienestar de los pobladores y la justa inclusión política de todos los rincones de la región.



Bibliografía

- Agencia para la Reincorporación y la Normalización –ARN–. (2019, 28 de noviembre). En Mutatá (Antioquia), mujeres exintegrantes de las FARC-EP y de la comunidad fortalecieron herramientas para la ciudadanía. *Agencia para la Reincorporación y la Normalización*. <http://www.reincorporacion.gov.co/es/sala-de-prensa/noticias/Paginas/2019/En-Mutat-mujeres-exintegrantes-de-las-Farc-Ep-y-de-la-comunidad-fortalecieron-herramientas-para-la-ciudadania.aspx>
- Alcaldía de Turbo & Comité Universidad Empresa Estado Sociedad. (2019). *Avances Plan Integral Nueva Colonia. Equidad y Legalidad, PINCEL. Hacia un modelo de innovación social para Urabá*. Presentación Power Point.
- Gobernación de Antioquia. (2018). *Anuario estadístico de Antioquia*.
- Arias Jiménez, F. (2019, 15 de mayo). Sol de Oriente, la cuarta apuesta portuaria en Urabá. *El Colombiano*. <https://www.elcolombiano.com/negocios/sol-de-oriente-otro-puerto-para-uraba-KG10707850>
- Aristizábal, M. P. (2019, 6 de agosto). Unibán quiere un distrito de riego para Urabá que abarcaría 70000 hectáreas. *La República*. <https://www.larepublica.co/economia/uniban-quiere-un-distrito-de-riego-para-uraba-que-abarcaria-70000-hectareas-2893249>
- Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA–. (2017, 8 de septiembre). Resolución N° 01092. *Por la cual se otorga una licencia ambiental*. http://portal.anla.gov.co/sites/default/files/res_1092_08092017_ct_3990.pdf
- Balvín, J. L. (2020, 26 de febrero). Turbo, la esperanza de un Puerto y un nuevo urbanismo para Nueva Colonia. *Agencia de Noticias UPB- Medellín*. <https://www.upb.edu.co/es/noticias/compromiso-turbo-pincel>
- Bedoya Jaramillo, Y. (2019, 2 de mayo). El PDET de Urabá: ¿otra promesa incumplida? *Agencia de prensa IPC-Instituto de Capacitación Popular*. <http://www.ipc.org.co/agenciadeprensa/index.php/2019/05/02/el-pdet-de-uraba-otra-promesa-incumplida/>

- Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. (2016). *Perfil socioeconómico de la subregión de Urabá*. Medellín.
- Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia. (2019). *Perfil socioeconómico de la subregión de Urabá*. Medellín. https://www.camaramedellin.com.co/Portals/0/Biblioteca/Estudios-economicos/cadenas-productivas-regionales/20-3Perfil%20Uraba_Oct14.pdf?ver=2019-03-01-095036-403
- Cámara de Comercio de Urabá. (2017). *Informe Socioeconómico 2017*. Cámara de Comercio de Urabá. <http://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2018/01/INFORME-SOCIOECONOMICO-2017.pdf>
- Cámara de Comercio de Urabá. (2018). *Informe Socioeconómico 2018*. Cámara de Comercio de Urabá. <https://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2019/10/INFORME-SOCIOECON%3%93MICO-2018.pdf>
- Cámara de Comercio de Urabá. (2019). *Informe Socioeconómico 2019*. Cámara de Comercio de Urabá. <https://ccuraba.org.co/site/wp-content/uploads/2020/01/INFORME-SOCIOECON%3%93MICO.pdf>
- Castañeda Mahecha, A. & Jiménez Reina, J. (2018). La región del Darién: Corredor delincriminal para el tráfico de personas. En *Convergencia de Conceptos: Propuestas de Solución a las amenazas actuales para la Seguridad y Defensa de Colombia* (p.131-189). Bogotá: Centro de Estudios Estratégicos en Seguridad y Defensa Nacionales. Bogotá.
- Consejo de Derechos Humanos. (2020). *Situación de los derechos humanos en Colombia. Informe del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos*. [Informe anual del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos]. <https://www.hchr.org.co/index.php/informes-y-documentos/informes-anales/9136-informe-del-alto-comisionado-de-las-naciones-unidas-para-los-derechos-humanos-sobre-la-situacion-de-derechos-humanos-en-colombia-durante-el-ano2019>
- Coordinación Colombia-Europa-Estados Unidos –CCEEU–, Nodo Antioquia; Asociación de Víctimas y Sobrevivientes del Nordeste Antioqueño; Corporación Jurídica Libertad –CJL– & Fundación Sumapaz. (2017). *Presencia de grupos paramilitares y algunas de sus dinámicas en Antioquia*. <https://coeuropa.org.co/wp-content/uploads/2017/12/Presencia-de-grupos-paramilitares-y-algunas-de-sus-din%3%A1micas-en-Antioquia.-cuatro-casos-de-estudio.pdf>
- Departamento Nacional de Planeación –DNP–; Consejo Nacional de Política Económica y Social & República de Colombia. (2009). *Documento Conpes 3611. Plan de expansión portuaria 2009-2011: Puertos para la competitividad y el desarrollo sostenible*. Bogotá.

- Departamento Nacional de Planeación –DNP–; Consejo Nacional de Política Económica y Social & República de Colombia. (2013). *Documento Conpes 3744. Política Portuaria para un país más moderno*. Bogotá.
- Fernández Ortiz de Zárate, G. (2016). Alternativas para dismantelar el poder corporativo: Recomendaciones para gobiernos, movimientos y ciudadanía. *Cuadernos de trabajo, Extra 1*, 1-52. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5798862>
- Fiduprevisora. (2019). Licitación No 013 de 2019 EPM-ZOMAC. *Fiduprevisora*. <https://www.fiduprevisora.com.co/licitacion-n-013-de-2019-epm-zomac/>
- Fundación Ideas para la Paz. (2019). *Obras por Impuestos: medida para transformar las zonas más afectadas por el conflicto armado en Colombia*. Suecia Sverige, Cámara de Comercio de Bogotá. Bogotá.
- García de la Torre, C. I. & Aramburo Siegert, C. I. (eds). (2011). *Geografías de la guerra, el poder y la resistencia. Oriente y Urabá antioqueños*. Medellín: Odecofi, Cinep, Universidad de Antioquia. Medellín.
- García, C. I. (1996). *Urabá. Región, actores y conflicto. 1960-1990*. Santafé de Bogotá, Medellín: INER y Cerec. Bogotá.
- Gobernación de Antioquia & Instituto de Estudios Regionales –INER–. (2018). *Gran Acuerdo por Antioquia 2050. Línea Base. Contrato Interadministrativo 0154 de 2018*. Dairo Correa Gutiérrez; Juan Esteban Jaramillo Giraldo. *Reconfiguración del conflicto armado con identificación de actores estratégicos*. Medellín: Universidad de Antioquia, INER.
- Gómez, J. & Ávila, A. (2019, 13 de abril). El ejército antirrestitución y la guerra contra los reclamantes. *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/noticias/nacional/el-ejercito-antirrestitucion-y-la-guerra-contra-los-reclamantes/>
- González Escobar, L. F. (2011). *El Darién. Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica. Parte I: Vol. I*. Medellín : Instituto Tecnológico Metropolitano –ITM–. Medellín.
- González Escobar, L. F. (2012). *El Darién Ocupación, poblamiento y transformación ambiental. Una revisión histórica. Parte II: Vol. II*. Medellín: Instituto Tecnológico Metropolitano –ITM–. Medellín.
- Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga –ICP–; Tobón Rubio, S. & Cajamarca, R. (2018). *Una apuesta por la competitividad de Urabá: Construcción territorial, inclusión productiva y bienestar social*. Bogotá: Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga. Bogotá.
- Instituto de Estudios Regionales –INER–. (2019). *Proyecto: Gran acuerdo por Antioquia 2050*. Primera fase. Universidad de Antioquia.

- Jurisdicción Especial para la Paz –JEP–. (2018, 25 de septiembre). *JEP prioriza situación territorial en la región de Urabá*. <https://www.jep.gov.co/Sala-de-Prensa/Paginas/JEP-prioriza-situaci%C3%B3n-territorial-en-la-regi%C3%B3n-de-Urab%C3%A1.aspx>
- Massé, F. & Camargo Castro, J. (2013). *Actores armados ilegales y procesos de restitución y reclamación de tierras* (p. 1-66) [VI Informe del área de DDR]. CI-Tpax Colombia, Observatorio Internacional DDR - Ley de Justicia y Paz. <https://www.sciencespo.fr/opalc/sites/sciencespo.fr.opalc/files/Actores%20armados%20ilegales%20y%20Procesos%20%20de%20restituci%C3%B3n%20y%20reclamaci%C3%B3n%20de%20tierras%20-%20copie.pdf>
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. (2015, 8 de julio). *MinAgricultura y EPM firman alianza por \$12 mil millones para construir distrito de riego en Urabá*. *Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural*. [https://www.minagricultura.gov.co/noticias/Paginas/MinAgricultura-y-EPM-firman-alianza-por-\\$12-mil-millones-para-construir-distrito-de-riego-en-Urab%C3%A1.aspx](https://www.minagricultura.gov.co/noticias/Paginas/MinAgricultura-y-EPM-firman-alianza-por-$12-mil-millones-para-construir-distrito-de-riego-en-Urab%C3%A1.aspx)
- Ministerio de Ambiente; Ministerio de Transporte & Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras –Invemar–. (2017). *Plan de gestión del cambio climático para los puertos marítimos de Colombia*. Bogotá.
- Ocampo González, M. & Arboleda Cardona, S. (2016). Colombia y los flujos mixtos de migrantes en el derecho internacional de los refugiados. *Opinión Jurídica*, 15(30), 93-108. <https://doi.org/10.22395/ojum.v15n30a4>
- Ortiz Sarmiento, C. M. (2017, 27 de noviembre). *Por qué en Urabá no ha terminado la violencia*. *UN Periódico Digital*. <https://unperiodico.unal.edu.co/pages/detail/por-que-en-uraba-no-ha-terminado-la-violencia/>
- Patiño Alzate, B. (2016). *Proyectos de infraestructura vial e integración territorial. Las vías 4G en las subregiones escenarios del post-conflicto en Antioquia*. *Bitácora Urbano Territorial*, 26(2), 79-86.
- Presidencia de la República de Colombia. (2020, 29 de febrero). *Distrito de Riego, agua potable y desarrollo portuario, entre los compromisos del Gobierno para impulsar el desarrollo de la región Urabá*. *Presidencia de la República de Colombia*. <https://id.presidencia.gov.co/Paginas/prensa/2020/Distrito-Riego-agua-potable-desarrollo-portuario-compromisos-impulsar-desarrollo-region-Uraba-200229.aspx>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo –PNUD–; Departamento para la Prosperidad Social –DPS–; Coronel López, J.; López González, M.; Tangarife, C. L.; Giraldo Arcila, O. G.; Tabares Orozco, E. D. & Gallego, G. (2015). *Caracterización de la demanda laboral en cuatro municipios del Urabá antioqueño: Turbo, Apartadó, Carepa y Chigorodó*. Bogotá: PNUD. https://issuu.com/pnudcol/docs/antioquia_final

- Ramírez, S. (2016, agosto 8). El drama humanitario de los migrantes irregulares. *Razón Pública*. <https://razonpublica.com/el-drama-humanitario-de-los-migrantes-irregulares/>
- Rodríguez Cortés, P. A. (2018). *Derechos Humanos y Seguridad Fronteriza. La priorización institucional en la crisis humanitaria de la inmigración de origen asiático y africano en Acandí, Chocó, en 2016*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.
- Roldán, J. M.; Riomaña, O. & Londoño, D. (2018). *Identificación de las brechas de capital humano en la Región del Urabá antioqueño, en el sector de la Logística Portuaria* [Informe final consultoría]. Corporación Gestión Urbana para el Desarrollo, URBANPRO.
- Staff ¡Pacifista! (2019, 16 de abril). ¿Existe en Colombia un Ejército Anti Restitución de Tierras? ¡Pacifista! <https://pacifista.tv/notas/existe-colombia-ejercito-anti-restitucion-tierras-despjo-paramilitares/>
- Taborda Rodríguez, B. (s. f.). *El Puerto de Urabá como polo de desarrollo para Antioquia*. Universidad Pontificia Bolivariana.
- República de Colombia. Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas. (2015). *Plan Integral de Reparación Colectiva Nueva Colonia, municipio de Turbo*. Bogotá
- Steiner Sampredo, C. (2000). *Imaginación y poder en Urabá. El encuentro del interior con la Costa (1900-1940)*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas. (2020, 7 de febrero). Unidad para las víctimas en Urabá-Darién busca sumar voluntades en beneficio de las víctimas de Nueva Colonia (Turbo). *Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas*. <https://www.unidadvictimas.gov.co/es/alianzas-publico-privadas/unidad-para-las-victimas-en-uraba-darien-busca-sumar-voluntades-en>
- Universidad Pontificia Bolivariana –UPB–. (2020, 29 de febrero). *Conoce más sobre el proyecto PINCEL en Nueva Colombia*. YouTube. <https://youtu.be/NGvWpgSPmTQ>
- Valenzuela Amaya, S. (2019). Ayudando a los *chilangos*: solidaridad, políticas, redes y subjetividades en Turbo (Antioquia). [Tesis de maestría en Antropología, Universidad de Antioquia]. https://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/10957/1/ValenzuelaSantiago_2019_AyudandoChilangosSolidaridad.pdf
- Verdad Abierta. (2014, 8 de diciembre). A la cárcel 16 empresarios de palma de Chocó. <https://verdadabierta.com/a-la-carcel-16-empresarios-de-palma-de-choco/>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

Impreso en diciembre de 2022. Medellín, Colombia



Plan²⁰¹⁸⁻²⁰²¹
de Acción
Institucional