

Claves para analizar y tramitar las tensiones territoriales derivadas de la construcción y operación de un proyecto portuario. (Caso Proyecto portuario Puerto Antioquia)

Luís Fredy Mejía Betancur

Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas

Maestría en Gobierno, Políticas Públicas y Desarrollo territorial

Turbo

2022

**Claves para analizar y tramitar las tensiones territoriales derivadas de la construcción y
operación de un proyecto portuario. (Caso Proyecto portuario Puerto Antioquia)**

Luís Fredy Mejía Betancur

Trabajo para optar al título de Magister en Gobierno, Políticas Públicas y
Desarrollo Territorial

Director:

Fabián Alejandro Acuña Villarraga

Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas

Programa de Maestría en Gobierno, Políticas Públicas y Desarrollo territorial

Turbo

2022

Dedicatoria

Dedico este trabajo a todos los líderes sociales de Urabá, especialmente a los líderes de Nueva Colonia y Río Grande del Municipio de Turbo, que, con sus luchas y dedicación, son capaces de construir con otros un mundo mejor, a imagen de sus sueños e ideales.

Agradecimientos

Al Dios del Universo, por permitir y acompañarme con sus extrañas maneras, en mi crecimiento personal, profesional y académico.

A mi principal equipo de trabajo, mi esposa Claudia Patricia, sin la cual no fuera posible hacer realidad ninguno de mis sueños.

A Andrés Felipe Bustos Isaza, Gerente de Puerto Antioquia, realizador de sueños, hacedor férreo, riguroso, obstinado, terco y disciplinado, lleno de amor y generosidad por la gente.

A Carlos Hernando Pinilla Gallego, presidente del Comité Universidad Empresa Estado Sociedad –CUEES-, quien ha sido un “jalonador” y apoyo para la transformación de los territorios, objeto de estudio de esta tesis.

A la UNAD, por generar las condiciones necesarias para lograr mi formación como magister en Gobierno, Políticas Públicas y Desarrollo Territorial.

Al doctor Fabián Acuña Villarraga, mi asesor de tesis de maestría, quien me brindó su conocimiento, acompañó y orientó con gran dedicación y paciencia, para llevar a feliz término este trabajo.

Resumen

El proyecto, “Claves para analizar y tramitar las tensiones territoriales derivadas de la construcción y operación de un proyecto portuario. (Caso Proyecto portuario Puerto Antioquia)”, respecto a las dinámicas ambientales, sociales, económicas y productivas del territorio, es desarrollado en el Corregimiento de Nueva Colonia, del Municipio de Turbo, Subregión de Urabá, Departamento de Antioquia, Colombia.

Una vez reconocido el problema, como la ausencia de estrategias de intervención por parte de la compañía constructora con la comunidad y las tensiones respecto a las dinámicas ambientales, sociales y económicas del territorio, en el área de influencia del proyecto, se busca determinar los diferentes valores estratégicos con enfoque territorial desde una mirada integral, estableciendo impactos, riesgos, y oportunidades ambientales y sociales, identificando las claves para analizar y tramitarlas tensiones territoriales; planteando dinámicas integrales para el desarrollo sostenible territorial que respondan a las expectativas más sentidas de la comunidad y al diseño de un Sistema de intervención integral, sostenible, alternativo, solidario y socialmente incluyente, con base en el diálogo, la cooperación y la corresponsabilidad y la participación de todos los actores del territorio.

El estudio de tipo cualitativo, desarrollado con el método de investigación etnográfico, dio como resultado, una propuesta que involucra a los pobladores, a los empresarios y al Estado en procesos de diálogo y participación ciudadana y comunitaria desde el inicio del proyecto portuario, lo que permite construir escenarios de oportunidad para evitar impactos negativos sobre las diferentes dimensiones del desarrollo territorial, a través de estrategias integrales, eficientes y eficaces, que buscan el desarrollo sostenible.

Palabras Claves: Intervención integral; tensiones de comunidad; dinámica del desarrollo; proyectos portuarios; patrimonio ambiental y social.

Abstract

The project, “Keys to analyze and process the territorial tensions derived from the construction and operation of a port project. (Case of the Puerto Antioquia Port Project)”, with respect to the environmental, social, economic and productive dynamics of the territory, is developed in the Corregimiento of Nueva Colonia, in the Municipality of Turbo, Subregion of Urabá, Department of Antioquia, Colombia.

Once the problem is recognized. such as the absence of intervention strategies by the construction company with the community and the tensions regarding the environmental, social and economic dynamics of the territory, in the area of influence of the project, it seeks to determine the different strategic values with a territorial approach from a comprehensive look, establishing environmental and social impacts, risks, and opportunities, identifying the keys to analyze and process territorial tensions; proposing comprehensive dynamics for territorial sustainable development that respond to the most heartfelt expectations of the community and the design of a comprehensive, sustainable, alternative, supportive and socially inclusive intervention system, based on dialogue, cooperation and co-responsibility and participation of all actors in the territory.

The qualitative study, developed with the ethnographic research method, resulted in a proposal that involves residents, businessmen and the State in processes of dialogue and citizen and community participation from the beginning of the port project, which allows build opportunity scenarios to avoid negative impacts on the different dimensions of territorial development, through comprehensive, efficient and effective strategies that seek sustainable development.

Keywords: Comprehensive intervention; community tensions; development dynamics; port projects; environmental and social heritage.

Tabla de contenido

Lista de figuras.....	11
Lista de anexos.....	13
Introducción	14
El problema	16
Planteamiento del problema	16
Objetivos de la investigación	19
Objetivo general	19
Objetivos específicos.....	19
Hipótesis	21
Justificación de la investigación	22
Alcances y limitaciones	25
Marco teórico	26
Estado de arte	26
Desarrollo portuario en Colombia.....	29
Contexto poblacional zona de influencia Puerto Antioquia.....	42
Gestión de conflictos en proyectos portuarios	43
Marco teórico de la investigación	44
Diseño metodológico	47
Diseño de la investigación.....	47
Tipos de diseño de la investigación.....	47
Población y muestra	48

Instrumentos	49
Técnicas y métodos	49
Procesamiento de datos	51
Resumen avance diagnóstico componente encuesta hogares:.....	58
Resultados obtenidos	64
Tensión multidireccional.....	64
Dinámicas y sistemas de desarrollo territorial	65
Clasificación del sistema portuario en categorías y dinámicas específicas	69
Análisis de las tensiones en las dinámicas del desarrollo portuario asociadas al medio ambiente.	76
Sistema de intervención integral	78
Dinámicas integrales para el desarrollo territorial –claves para reducir la presión multidireccional.....	87
Las dinámicas integrales de desarrollo territorial como claves para reducir la presión multidireccional en los territorios	92
Aplicación proyecto Puerto Antioquia.....	95
Conclusiones	100
Referencias bibliográficas.....	102
Anexos	113

Lista de figuras

Figura 1 Identificación del problema según dimensiones.....	18
Figura 2 Turbo, en Ámbito de la investigación	24
Figura 3 Los manglares, motivos para su valoración estratégica	32
Figura 4 El sistema portuario, motivos para su valoración estratégica.....	35
Figura 5 Unidad ambiental del Darién.....	38
Figura 6 Capacidad operativa de Puerto Antioquia	40
Figura 7 Imagen proyecto Puerto Antioquia.....	42
Figura 8 Recorrido con pescadores artesanales de la zona de influencia del proyecto Puerto Antioquia.....	53
Figura 9 Reuniones con pobladores, instituciones y Ong's.....	54
Figura 10 Grupos focales-representantes de comunidad, autoridades municipales y Puerto Antioquia.....	55
Figura 11 Construcción de imaginarios territoriales con comunidad e instituciones	57
Figura 12 Componente ambiental.....	58
Figura 13 Componente físico-espacial.....	59
Figura 14 Componente económico	59
Figura 15 Componente político institucional.....	60
Figura 16 Componente socio-cultural.....	60
Figura 17 Matriz DOFA Dinámicas - artesanales y comunitarias.....	61
Figura 18 Matriz DOFA Dinámica- tráfico territorial	62
Figura 19 Matriz DOFA Dinámicas industriales	62
Figura 20 Infográfico estructura para el análisis territorial de Nueva Colonia.....	63

Figura 21 Tensión multidireccional	64
Figura 22 Articulaciones dinámicas.....	65
Figura 23 Lectura del territorio: Lo natural	66
Figura 24 Tipos e índices.....	67
Figura 25 El mangle como comunidad humana	68
Figura 26 Dinámicas	70
Figura 27 Rangos y distancias	72
Figura 28 Ciclo del cambio.....	75
Figura 29 Planes Estratégicos según dimensiones.....	78
Figura 30 Diagrama Sistema de gestión	79
Figura 31 Cabeza de gestión tripartita	81
Figura 32 Diagrama Planificación y fases	82
Figura 33 Acciones estratégicas en el tiempo.....	83
Figura 34 Fases (elaboración propia).....	84
Figura 35 Laboratorios y su articulación	85
Figura 36 Ámbito: comunitario con vocación educativa escala 2, bocas del Atrato	86
Figura 37 Ciencia en el ámbito de tráfico territorial.....	86
Figura 38 Actividades asociadas a la educación, capacitación, participación ámbito industrial..	87
Figura 39 Ámbitos de la intervención en el Sistema Integral	93
Figura 40 Relación condiciones –aptitudes territoriales y ordenación portuaria nacional	95
Figura 41 Unidad ambiental costera del Darién	96
Figura 42 Relación entre planes estratégicos e índices.....	99

Lista de anexos

Anexo A Fotos acuerdos de concertación.....	113
Anexo B Firma Refrendación Acuerdos De Concertación Con El Gobierno Departamental De Antioquia. Diciembre 20 de 2018.....	114
Anexo C Firma De Carta De Compromiso Aliados Estratégicos. Septiembre 15 de 2018.....	114

Introducción

Colombia, tiene la fortuna de contar con dos océanos, y por ello, una mejor salida al resto del mundo, esta ventaja le brinda al país oportunidades de desarrollo, competitividad y productividad a una mayor escala, dado que el transporte marítimo, está considerado como uno de los medios de transporte de carga más económico para operaciones de comercio exterior, (García & Galíndez, 2017).

Por lo anterior, la construcción del Proyecto Portuario Puerto Antioquia, en el Golfo de Urabá, ha generado altas expectativas, y está ubicado en un punto estratégico, acortando de forma representativa las distancias con respecto a los demás puertos para las empresas ubicadas en el interior del país y como se muestra en (Alemany, 2015), todo proyecto portuario además de ser un punto relevante en la economía del país, debe incidir en el bienestar de sus propias áreas de influencia de manera positiva.

Ahora bien, el Sistema Integral de Gestión Socio Ambiental, con una visión estratégica de sostenibilidad territorial para el desarrollo potencial del Municipio de Turbo, en la Subregión de Urabá, Departamento de Antioquia, en la República de Colombia, se ha desarrollado como una estrategia de intervención integral, sostenible, alternativa y solidaria, para intervenir las tensiones como consecuencia de la construcción y puesta en marcha de Puerto Antioquia, respecto a las dinámicas ambientales, sociales, económicas y productivas de la región, con un enfoque territorial, un manejo ambientalmente sostenible y socialmente incluyente.

Lo anterior, pretende bajar la presión a las tensiones entre el proyecto portuario y las diferentes dinámicas, generando una estrategia de intervención integral, sostenible, alternativa y solidaria; con un componente especial, que permite formular un acuerdo o entre todos los actores, para que los valores estratégicos del Municipio de Turbo se relacionen armónicamente y

promuevan el desarrollo del territorio. El montaje de un sistema básico de gestión a través de un Comité Universidad, Empresa, Estado y Sociedad, permite discutir sobre las tensiones de las dinámicas con el proyecto Portuario, de carácter público, privado y social, con la asesoría de la academia.

El presente documento, resultado del proyecto, se ha estructurado de la siguiente forma, un primer capítulo donde se aborda el problema derivado de las tensiones entre las dinámicas, ambientales, sociales y económicas, desde la perspectiva del desarrollo territorial, incluye el planteamiento, los objetivos, la justificación, hipótesis y el alcance y limitaciones del proyecto de investigación. En el segundo capítulo, se desarrolla el marco teórico que sustenta el proyecto como tal, desde el estado de arte, que permite establecer el nivel del estado de investigación del tema objeto de estudio, a través de las unidades de análisis del tema; sigue con el análisis del contexto del proyecto Puerto Antioquia, que incluye la zona de influencia y el proyecto portuario como tal; el contexto poblacional y la gestión de conflictos en proyectos portuarios culminan lo referente al estado de arte; el marco teórico finaliza con las teorías de apoyo al proyecto y los conceptos del mismo que requieren ser presentados.

El tercer capítulo presenta el diseño metodológico del proyecto, incluye el tipo y método de investigación, la población objeto de este, los instrumentos y técnicas de recolección, y el tratamiento de los datos. En el cuarto capítulo, se muestran los resultados de la investigación y de acuerdo con cada uno de los objetivos específicos, se adicionan las dinámicas integrales de desarrollo y su aplicación al proyecto portuario Puerto Antioquia; el documento finaliza con los capítulos de las conclusiones, y el listado de las referencias bibliográficas utilizadas en el proyecto de investigación.

El problema

No existen estrategias de intervención integral, sostenible, alternativa y solidaria que atienda las tensiones provocadas por la construcción de Puerto Antioquia, respecto a las dinámicas ambientales, sociales, económicas y productivas del territorio, teniendo como base el proyecto Puerto Antioquia, en el Municipio de Turbo, Departamento de Antioquia, Colombia.

Planteamiento del problema

Para países en vía de desarrollo como Colombia, el comercio exterior, que se despliega mediante puertos marítimos, como se indica en el Ministerio de Transporte, Mintransporte, (2019), permite reflejar el crecimiento de la movilidad de millones de toneladas en promedio de un 55%, en un lapso de aproximadamente 5 años, situación ésta, que, desde el punto de vista del enfoque territorial, permite cerrar brechas sociales y regionales, atendiendo de forma integral las necesidades de tipo particular y nacional.

El territorio de Urabá, es una subregión geográfica de Colombia, conformada por 17 municipios ubicados en los departamentos de Antioquia, Córdoba y Chocó, (Instituto de Ciencia Política, 2018), por su ubicación, se convierte en uno de los puntos estratégicos para acercar con el exterior los productos provenientes de cada una de las regiones a las que pertenece (Mintransporte, 2019), en este territorio se han iniciado procesos de planeación y diseño de Puerto Antioquia, un proyecto de infraestructura portuaria, pensado para “potenciar la economía regional y nacional, dada su posición geográfica como punto multifuncional para el adecuado desempeño de la logística internacional, contribuyendo de manera significativa al desarrollo del comercio exterior de los departamentos del centro del país” (Mintransporte, 2019, p. 1).

Actualmente, la zona portuaria del Golfo de Urabá ubicada en Antioquia cuenta con tres pequeños terminales portuarios en operación, dos públicos especializados en carga de alimentos y una privada especializada en transporte de combustible, (MundoMarítimo, 2018), permitiendo el desarrollo de economías rurales, basados en un manejo de sostenibilidad básico y manejados casi que de forma exclusiva por la industria bananera del País y la región, en algunos casos, desde el punto de vista social. Para los pobladores de la región de Urabá, un proyecto portuario de gran envergadura puede quitarles legitimidad social y regional (Arbeláez, Builes, & Montoya, 2014).

Por lo anterior, se identifican problemas entre la comunidad en general, los pescadores artesanales, el sistema de manglares y el sistema portuario, que se reflejan en el territorio a través de diferentes dimensiones que se han definido en el marco de este proyecto de investigación (Porto, et al, 2017), y tiene una relación directa con lo físico espacial, en cuanto a la presión en el territorio que genera la operación del puerto “...en un sistema ambiental frágil como son los manglares” (URBAM, 2017); lo socio cultural, en cuanto “...al riesgo en las transformaciones sociales y culturales, por la presencia de las nuevas dinámicas industriales y comerciales que genera la operación portuaria (Amil, 2004) y la ausencia y preparación de la comunidad, para comprender, la compatibilidad futura de la coexistencia de los sistemas”.

Desde el punto de vista de lo económico, por el riesgo de generarse en el Municipio de Turbo, una economía excluyente hacia la población territorial, la afectación económica a la comunidad de pescadores artesanales que derivan sus recursos de los servicios ecosistémicos del manglar y que se puedan ver afectados por las operaciones portuarias (Contreras, 2016); y desde lo político institucional, por la debilidad institucional en la regulación, control y verificación, vinculado a la informalidad e ilegalidad de algunas actividades fluviales y marítimas en el

Objetivos de la investigación

Tomando como base el planteamiento del problema, y el análisis del contexto en el cual se desarrollan las situaciones identificadas en el mismo, se presentan a continuación los objetivos a desarrollar y dar solución a la problemática planteada.

Objetivo general

Analizar el desarrollo de tensiones, entre los valores estratégicos territoriales, que permita identificar las claves para reducir la presión multidireccional entre las dinámicas importantes para el desarrollo del Municipio de Turbo, en la Subregión de Urabá, Departamento de Antioquia, en la República de Colombia, derivadas de la construcción del proyecto portuario Puerto Antioquia, en Bahía Colombia, en el Corregimiento de Nueva Colonia.

Objetivos específicos

Una vez identificado el problema y la tensión multidireccional de las dinámicas, el proyecto marca unos objetivos claros que permitan alcanzar mediante la ejecución de estrategias, la puesta en marcha de un Sistema de Gestión en las diferentes dimensiones y a escala del proyecto portuario, un relacionamiento sistémico a favor de consolidar las distintas dinámicas de manera alternativa, sostenible y solidaria, que promueva el desarrollo socio económico del territorio, como se muestran a continuación.

- Identificar las tensiones derivadas de la construcción y operación del Proyecto Portuario Puerto Antioquia, respecto a las dinámicas ambientales, sociales y económicas, del territorio en su área de influencia.
- Determinar los diferentes estratégicamente, los elementos claves del territorio, que articule las dimensiones del desarrollo territorial, físico espacial, ambiental, económico, socio

cultural y político institucional, para determinar los impactos, riesgos y oportunidades ambientales y sociales del proyecto con enfoque territorial.

- Plantear dinámicas integrales para el desarrollo territorial, como claves para reducir la presión y el conflicto multidireccional, que respondan a las expectativas más sentidas de la comunidad, incluyendo su visión del territorio y que respondan a un desarrollo humano y sostenible.
- Proponer un sistema de intervención integral, sostenible, alternativo, solidario y socialmente incluyente, con base en el diálogo, la cooperación y la corresponsabilidad de todos los actores del territorio, que incorpore un sistema de gestión basado en acuerdos y la construcción de herramientas de manera participativa para el desarrollo con enfoque territorial.

Hipótesis

El supuesto generado en el desarrollo del presente proyecto toma el entorno social, ambiental y económico del área de influencia del proyecto Puerto Antioquia, no tiene en cuenta aspectos de tipo técnico, de infraestructura o de inversión de este y lo plantea de la siguiente forma.

Las dinámicas del desarrollo que se identifican y analizan en un territorio, son claves para identificar y definir las tensiones y a su vez generar un sistema de intervención integral, que contribuye a tramitar dichas tensiones y a la armonización de las dimensiones físico-espaciales, socioculturales, económicas, ambientales y político institucional.

Justificación de la investigación

El Proyecto de Investigación “Claves para analizar y tramitar las tensiones territoriales derivadas de la construcción y operación de un proyecto portuario. (Caso Proyecto portuario Puerto Antioquia)”, pretende plantear escenarios para el desarrollo territorial, frente a la tensión multidireccional entre dinámicas para el desarrollo potencial del Corregimiento de Nueva Colonia, en el Municipio de Turbo, en la Subregión de Urabá, Departamento de Antioquia, en la República de Colombia.

La infraestructura portuaria en Colombia, juega un rol estratégico en el intercambio comercial y en el crecimiento de la economía nacional, (Andi, 2019) el incremento del tráfico portuario, más allá de los procesos de importación y exportación que generen, es visto para el tema objeto del proyecto, desde la perspectiva social, ambiental y económica en la zona de influencia, factores relacionados con niveles de ingreso, mejoramiento de infraestructuras de tipo regional, aumento poblacional, afectaciones culturales, entre otras, han puesto de manifiesto la necesidad de aportar desde el proceso de planeación del proyecto, estrategias para el manejo integral de gestión social, ambiental y económico, reduciendo conflictos en los procesos de desarrollo y puesta en marcha.

El Municipio de Turbo a partir del año 2022, se apresta para la construcción de una Terminal Portuaria denominada Puerto Antioquia, de gran impacto y escala Nacional e Internacional, financiada por la banca multilateral europea, “pretende potenciar la economía regional y nacional dada su posición geográfica como punto multifuncional para el adecuado desempeño de la logística internacional, contribuyendo de manera significativa al desarrollo del comercio exterior de los departamentos del centro del país” (Mintransporte, 2019), alrededor del proyecto, se encuentran, la comunidad en general, las poblaciones de pescadores artesanales y de

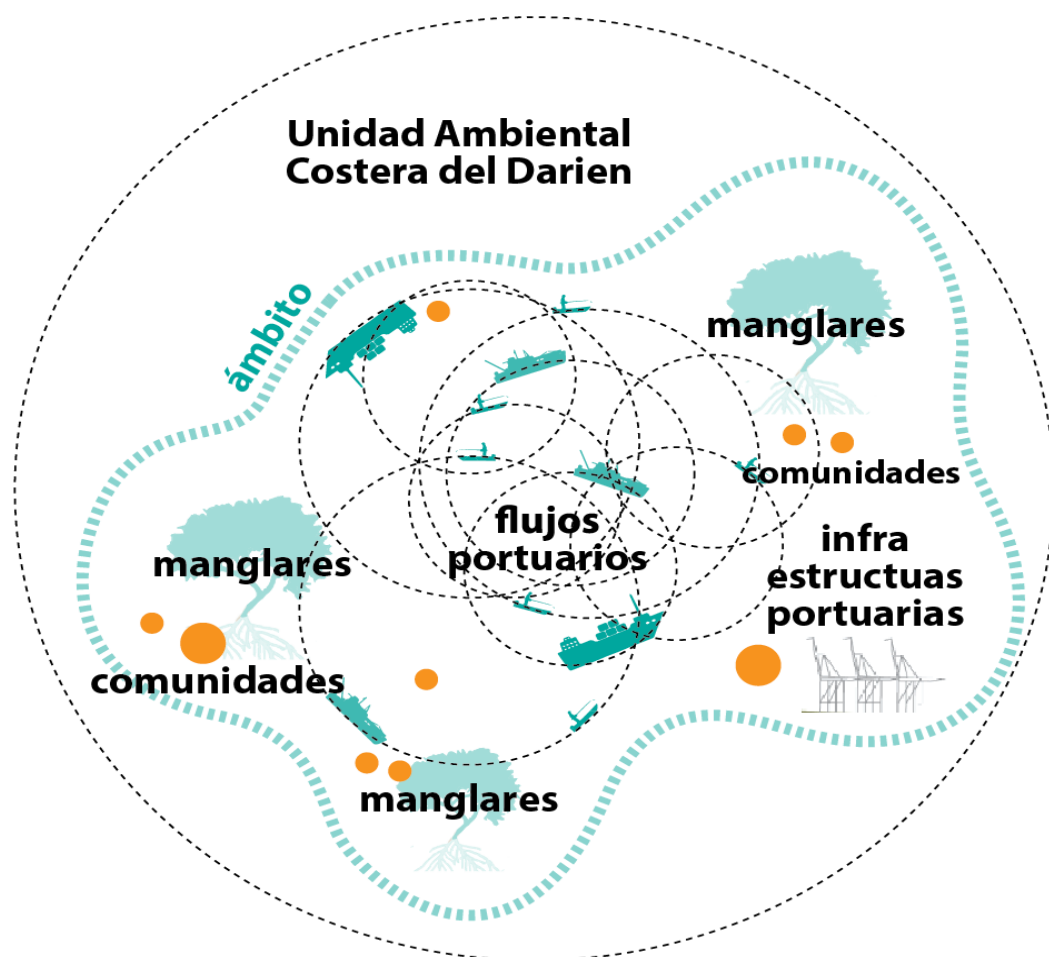
manglares, como aspecto característico del lugar, con gran valor ecosistémico y facilitador de la regulación natural del recurso pesquero, así como su valor estratégico potencial para el desarrollo del turismo (FAO, 2010).

Ahora bien, estas dinámicas entrarán en tensiones, si no se plantea un desarrollo sostenible con enfoque territorial que incentive el desarrollo socio económico del Municipio, que tiene altos índices de necesidades básicas insatisfechas, por ello el proyecto, está orientado a analizar, identificar y potenciar sosteniblemente las tensiones entre las dinámicas.

Urabá, es un territorio que se caracteriza por ser social y culturalmente diverso, especialmente por la presencia de asentamientos indígenas y comunidades afrodescendientes, que, por ausencia de políticas públicas, en términos generales, viven con indicadores sociales y de calidad de vida muy críticos, “no obstante, es una subregión con grandes aprendizajes interculturales, así como reconocimiento y diversidad cultural amparados en la legislación y en los nuevos procesos culturales” (Arboleda, et al, 2015, p. 79), desde el punto de vista económico, Urabá es de las regiones que más aporta al PIB Departamental, desde el punto de vista agropecuario desarrolla grandes procesos que lo han llevado a ser parte de grandes procesos de generación de empleo y nuevas inversiones, situaciones que requieren que en la implementación de grandes obras como en el caso objeto de estudio, asegure un mejor aporte al esquema socioeconómico y ambiental de la región, ya que estos elementos son especiales para la vida misma de las regiones. (Solano, 2001).

Figura 2

Turbo, en Ámbito de la investigación



Fuente: URBAM. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 16

Alcances y limitaciones

El alcance del proyecto, permite la delimitación del mismo, para el tema objeto de estudio, el alcance se limita a la comunidad que hace parte del Corregimiento de Nueva Colonia, del Municipio de Turbo en la Subregión de Urabá, Departamento de Antioquia, en la República de Colombia, en el diseño e implementación de un Sistema Integral de Gestión Socio Ambiental, en medio de la tensión multidireccional formada entre la comunidad en general, los pescadores artesanales, el sistema de manglares y el proyecto portuario Puerto Antioquia en Bahía Colombia.

Las limitaciones del proyecto estarán enmarcadas por las condiciones especiales que de tipo social se presente y generen un poco de retraso en el desarrollo del proyecto.

Marco teórico

En el presente capítulo, se muestra el estado de investigación del tema objeto del presente proyecto, tomando como base el estado de arte, y el contexto general en el que se desenvuelve el proyecto. Se desarrolla a través de indagación documental, de tesis, artículos de revisión, libros de resultados de investigación, así como documentos de los resultados de estudios institucionales relacionados con el tema, a nivel nacional e internacional, todos accesados a través de repositorios institucionales y bases de datos académicas especializadas en el tema objeto de estudio.

Estado de arte

El estado de arte se desarrolla desde el análisis de la información disponible frente al estado de investigación del tema; se presenta teniendo como base unidades de análisis como, el Comercio marítimo como eje fundamental en la Globalización de las regiones, el manglar: un ecosistema importante y vital, el desarrollo portuario en Colombia y el proyecto portuario Puerto Antioquia, detonante del desarrollo productivo y competitivo de Urabá.

Comercio marítimo como eje fundamental en la globalización de las regiones

El concepto de globalización, muy utilizado en los tiempos actuales, tienen una trascendencia de más de 100 años, casi podría estimarse que surge desde la misma época de capitalismo mismo, en Europa y a finales del siglo XIX, como se muestra en CEPAL, (2002), en América Latina, y el Caribe, la globalización se vincula a finales del siglo XV, como una oportunidad para el inicio de proyectos comerciales a través del mundo, como parte de la diversificación industrial y la masificación operacional de las organizaciones. Hoy en día, si bien es cierto, la globalización sigue siendo parte de las políticas de estado, el desarrollo regional y territorial han llevado al replanteamiento de los procesos de globalización para el desarrollo,

teniendo como base dimensiones no económicas que se puedan ver afectadas en estos procesos, tales como, dimensiones de tipo ambiental, cultural, social, entre otros.

Ahora bien, la vinculación espacial para la rearticulación de las conexiones con otros lugares del mundo y de acuerdo a la prospectiva regional, logran una dinámica de la globalización en todos los sentidos, de tipo horizontal o vertical y como se plantea en Peroni, (2013), “el estudio sobre las características que desarrollan los actores en los territorios es relevante, porque es necesario compensar la imagen que nos ha instalado la modernidad actual sobre la creencia que conformamos una nueva ciudadanía sin fronteras” (p. 60), siendo cada vez más diferenciadora dependiendo del mismo territorio y consciente de las tensiones que implica estar en relación con la globalización.

El comercio marítimo, como parte del tema objeto de estudio, presenta una gran tendencia a nivel mundial, no solo por la reactivación económica que desde el año 2017 se ha venido presentando, sino, por la gran influencia de este sector, en el cuidado del medio ambiente, especialmente con la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (UNCTAD, 2018), de igual manera, los costos y las capacidades del transporte marítimo, hacen de este sector económico, fundamental para el desarrollo territorial, estimando tendencias de evolución positiva, siendo estas, razones suficientes para hacer de los proyectos que manejan el comercio marítimo una gran alternativa de desarrollo regional.

Adicionalmente y para explicar las tendencias en la organización del transporte marítimo, especialmente desde el desarrollo de terminales portuarias especializadas y por la integración del transporte terrestre, la apertura comercial y la globalización económica, Martner, (2010), hace especial referencia a los cambios a los que se tenido que llegar, desde la construcción de nuevos conceptos en las disciplinas como la ingeniería, la economía y la geografía del transporte;

teniendo siempre como base la incidencia de las ciencias sociales, reflejadas y como se indica en De Marco, (2017). “fijaran perspectivas y sentido a la configuración de territorios, y las relaciones que lo construyen” (p. 39).

Por lo anterior, y como lo menciona Estrada, (2007), se puede establecer como uno de los principales objetivos de los proyectos portuarios, maximizar el impacto sobre la economía territorial, regional y nacional, en “términos de creación de riqueza, flujo de rentas, de valor añadido de empleos creados o de otros indicadores similares” (p. 33), sin embargo, factores relacionados con las condiciones de los ecosistemas, en términos de la situación geográfica, accesibilidad, infraestructura, servicios disponibles, tecnologías y sistemas de comunicación disponibles, regulatorios, entre otros, complementados con sus sistemas culturales y de arraigo territorial, pueden ser utilizados como aliados u opositores al proyecto en sí. El sistema portuario toma gran relevancia, con la transferencia de competencias de gestión y operaciones de los puertos y, la desregulación de los servicios de transporte creando nuevas oportunidades de desarrollo en la región.

“La transferencia de competencias portuarias transformó la estructura institucional en la que se integraban los actores y sus relaciones mutuas. Esta transformación impulsó la aparición de nuevas estrategias, que requirieron, al menos por parte de los puertos que tuvieron éxito, un proceso identificable de adaptación institucional. (CEPAL, 2014, p. 8)”

Es de anotar que, para casos de estudio como el del presente proyecto, el tema de la globalización regional se hace fundamental, ya que, la integración de los factores de tipo Macroeconómico, relacionados con la inversión y la infraestructura, con el sistema socioeconómico del área de influencia, ayudan al normal desarrollo de los procesos de

Planeación, Diseño y Puesta en marcha del proyecto en sí, por lo cual, no se pueden trabajar desconociendo uno de los dos.

Desarrollo portuario en Colombia

Las operaciones portuarias en Colombia inician hacia 1888, año en que, de forma paralela, se construye el muelle y el ferrocarril de puerto Colombia, dos primeras obras que permitieron la comercialización de grandes cargas hacia el interior del país y de este hacia países con los que se manejan transacciones comerciales. De acuerdo con Henao & Henao, (2009), en Colombia, los primeros proyectos portuarios catalogados como muelles, comenzaron operaciones en Barranquilla en el año 1888, Cartagena y Buenaventura, 1933 y Santa Marta en 1957, todos administrados por organismos privados hasta que, en el año 1959, se crea la empresa Puertos de Colombia, permitiendo a través de la ley 154 del mismo año, asumir el control y la inversión de una forma autónoma. A partir del año 1991 y como lo muestra Bernal, (2018), “Colombia comenzó una era en la que se pretendían adoptar reglas más claras en el manejo de los puertos para cumplir de manera eficiente la operación, mejorar la capacidad instalada, reducir tarifas y agilizar el movimiento de buques” (p. 7), sin embargo, y a pesar de identificar factores de crecimiento en el sector, y con grandes proyecciones hacia futuro, elementos relacionados con la protección ambiental y social de las comunidades sigue presentando fallas.

Las proyecciones en el desarrollo portuario de Colombia, presenta grandes expectativas, se pretenden inversiones que logren,

“una mejor conectividad, infraestructura, seguridad y tecnología que permita atender de manera completa y eficiente las naves de todos los tamaños y variedad de servicios, lo que significa un valor agregado importante, teniendo en cuenta la ubicación de los puertos en Colombia que pueden tomar relevancia especialmente en las negociaciones con miras hacia el pacífico (Bernal, 2018, p. 1)”

Actualmente, “la zona portuaria del Golfo de Urabá en Antioquia cuenta con tres terminales portuarias en operación, dos públicas especializadas en carga de alimentos y una privada especializada en transporte de combustible” (Mintransporte, 2019), el proyecto de Puerto Antioquia se convierte en la ampliación a un sistema portuario multipropósito,

El manglar: un ecosistema importante y vital

El manglar, es un ecosistema marino costero, ubicado en los trópicos y subtrópicos del planeta, la especie fundamental es el mangle, y de acuerdo a Min ambiente, (2019), constituyen un Ecosistema irremplazable, que alberga una gran biodiversidad, sirviendo además como fuente de subsistencia a comunidades enteras, y como “defensa de perturbaciones naturales y antrópicas, tales como, inundaciones, tormentas, erosión costera, reducción de riberas, mantenimiento de la calidad del agua, regulación climática, entre otros” (De la Peña, et al, 2010, p. 134).

Los Manglares, a pesar de sus grandes bondades, se ven afectados por presiones relativas a los procesos de reconversión de hábitats, propios por requerimientos de tipo socio económicos, manifestando evidente pérdida de su calidad ambiental, tal como lo evidencian Twilley & Day, (2013), que para cualquier proceso de desarrollo territorial como el generado por proyectos de tipo portuario, es una tensión bloqueadora al mismo. Factores relacionados con la modificación en las estructuras organizacionales de las comunidades, por la variación en las actividades económicas, depreciación del valor ecológico y uso irracional no sostenible, cuando no se evalúan estrategias de equilibrio, presión urbana, industrial, turística, de acuacultura y agrícola, llevan a la necesidad de la reconversión no siempre sustentable, entre otros, que planteados por Yáñez & Agüero, (2000), sugieren valoración de las funciones ecológicas, sociales, y culturales,

de las comunidades que de forma directa o indirecta serán parte del proyecto de desarrollo territorial.

Por lo anterior, autores como (FAO, 2020), (De la Caridad, et al, 2018), (Díaz, 2011), (Naciones Unidas, 2001), (INECOL, 2020), coinciden en la necesidad de preservar y proteger los Manglares, no solo para mantener la biodiversidad de una nación, sino, para garantizar la estabilidad de las comunidades a las que pertenecen, sin arriesgar el equilibrio socioeconómico, el bienestar y desarrollo de la zona costera. Actividades de zonificación, monitoreo, ordenamiento ambiental y socioeconómico de las zonas de manglar, así como planes estratégicos y de ordenamiento territorial, planeados y prospectados, garantizan programas y proyectos de desarrollo territorial de tipo portuario manteniendo el equilibrio de los ecosistemas involucrados.

“Según las estimaciones más recientes, los manglares de Colombia tienen una extensión aproximada de 285.049 Ha, hallándose distribuidos en los litorales Caribe con 90.160.58 Ha y el Pacífico con 194.880 Ha”, (Minambiente, 2019, p. 1), aunque los efectos presentados por actividades de tala indiscriminada, el desarrollo de proyectos de infraestructura no planeados y la ampliación de zonas urbanas no controladas, muestran niveles de degradación significativa, sin embargo, proyectos como el de la presente investigación, aportan herramientas y estrategias para el desarrollo integral de las comunidades y el sistema socioeconómico del país y por ende de protección de ecosistemas como el mismo Manglar.

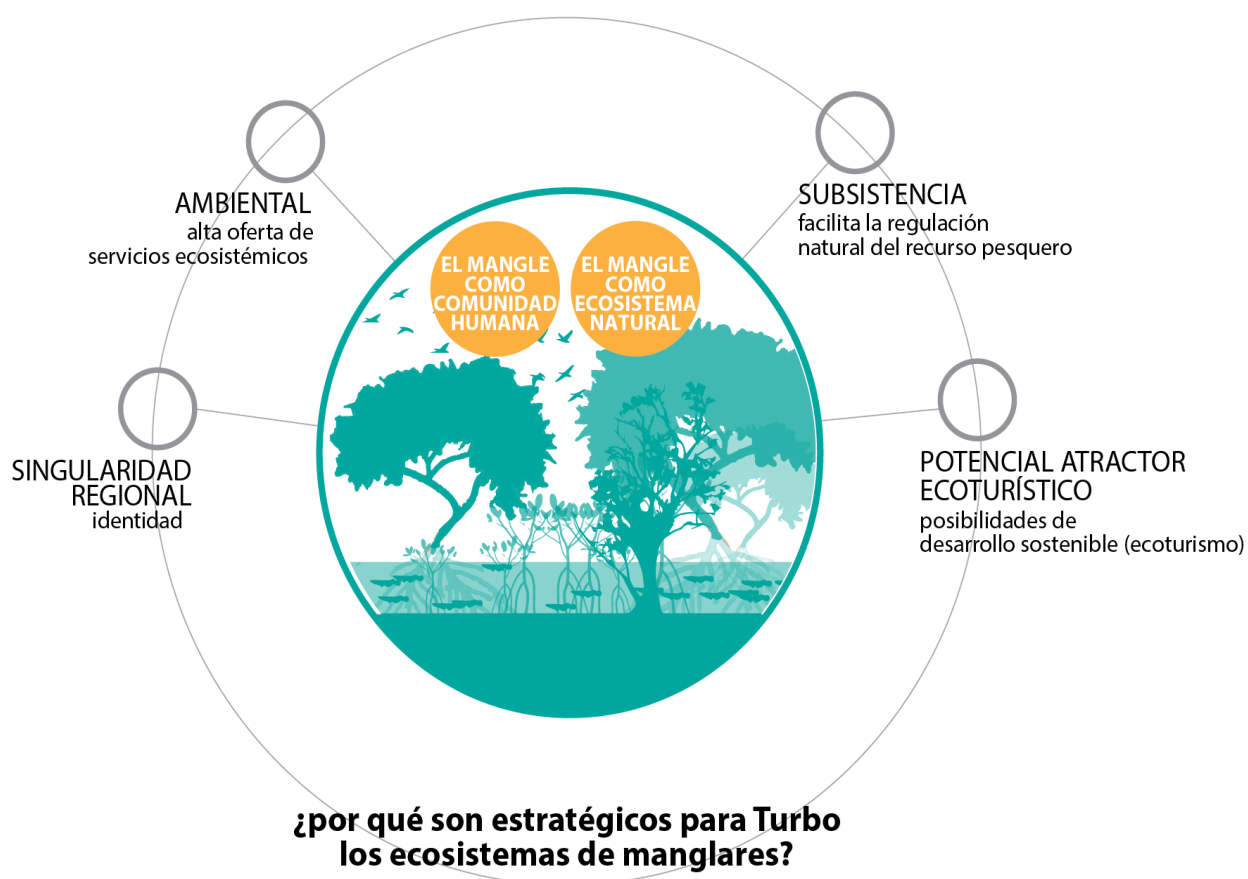
Para el Municipio de Turbo, los manglares además de fundar una identidad son importantes por sus aportes al ecosistema, sobre todo de los diferentes recursos para pescadores y regulación climática, hidrológica y del suelo, son reservorios de carbono, son barreras naturales que generan recursos maderables y atracción turística.

“La región de Urabá, por su ubicación geográfica, se convierte en uno de los puntos estratégicos para acercar con el exterior los productos provenientes de Antioquia,

Cundinamarca y el Eje cafetero. La apuesta más importante de este Gobierno y del sector transporte es por la gente, para conectar mejor las regiones, generar empleos de calidad y que todos los colombianos tengan oportunidades de progreso y equidad, aseguró Louis Klein, presidente de la ANI. (Mintransporte, 2019, p. 1)”

Figura 3

Los manglares, motivos para su valoración estratégica



Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 26

El ecosistema de manglares como manifestación de un patrimonio natural rico en servicios ecosistémicos, de aprovisionamiento alimentario, de servicios de regulación ambiental, de servicios de apoyo como el reciclamiento de nutrientes y la producción primaria, y servicios culturales, entre otros, que, fortalecen la identidad de quienes hacen parte de la región, y son fundamentales para su protección (Hernández, et al, 2017).

Proyecto portuario Puerto Antioquia, detonante del desarrollo productivo y competitivo de Urabá

Siendo los puertos, centros de desarrollo regional, económico y social, se convierten en grandes nodos de integración terrestre y fluvial, y el tipo de funcionamiento que se desarrolle alrededor del mismo, afecta, la búsqueda de una mayor competitividad que normalmente tiene como consecuencia, o como respuesta, la generación de una mayor eficiencia (Arieu, 2014), no siendo en la mayoría de los casos, la eficiencia más esperada, dado que, la relación más eficiencia, más ganancia, puede dejar a un lado sistemas que al quedar rezagados pasan a ser vulnerables.

Desde el punto de vista de la productividad y competitividad, autores como, (Chávez, 2012), (Andi, 2019), (Paredes, 2010), hacen énfasis en la importancia que se requiere en el análisis de los sectores, el posicionamiento de los mismos en cuanto al aporte al desarrollo, de las características de los sectores que de forma directa o indirecta aportan al desarrollo de los proyectos portuarios y su efecto en las nuevas condiciones que desde el punto de vista regional se requieren para un progreso estable a nivel regional y nacional.

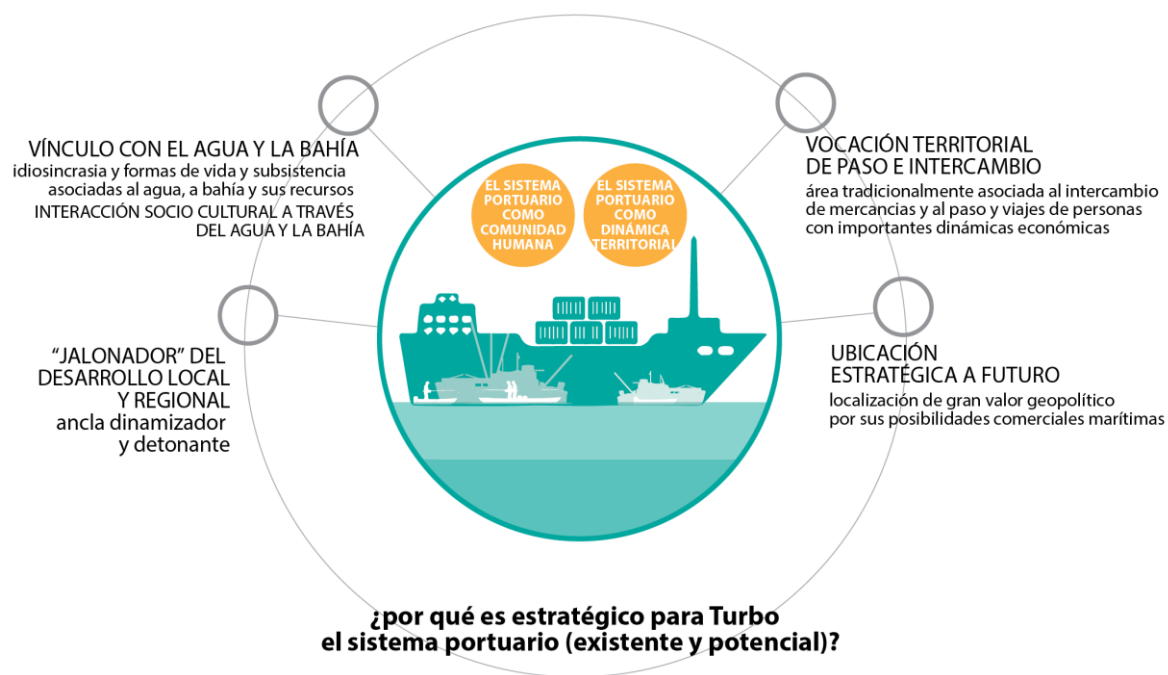
El sistema portuario, permitirá al Municipio de Turbo y el sector antioqueño, posicionar y promover el Golfo de Urabá y la zona del litoral en el marco del sistema portuario de Colombia,

para el intercambio de mercancías y paso de viaje de personas con importantes dinámicas económicas, convirtiendo esta zona, en un lugar de gran atractivo para la territorialización de nueva empresas trayendo consigo un gran desarrollo para la región, dinamizando la globalización del comercio internacional en términos de productividad y competitividad, jalonando el desarrollo territorial y regional como ancla dinamizador y detonante, se requiere por tanto, compromisos por parte de todos los actores, para responder a los requerimientos que en materia de globalización exigen los mercados mundiales. (Puertos, Inversiones y Obras S.A.S, 2017).

A manera de resumen, y como lo plantea la (Cepal, 2015), la productividad y competitividad regional desde el sistema portuario debe estar ligada a objetivos de desarrollo nacional y regional, de manejo territorial, si es necesario, plantear cambios en los Sistemas de desarrollo con inclusión y mejoras en la productividad de los factores de la economía, fuente única para la transformación. Es decir, la visión sobre el sistema portuario, no se debe centrar en solo mejoras de inserción internacional de las economías de la región, es necesario abandonar las visiones parciales o modales y pasar a una nueva, integrada y sostenible, pensando de forma sistémica, no solo en los aspectos técnicos de manejo de cargas y cadenas logísticas, incluye lo social, económico y ambiental de la región.

Figura 4

El sistema portuario, motivos para su valoración estratégica



Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 27

El sistema portuario en el Golfo de Urabá se convierte entonces, en un componente estratégico para el comercio exterior, es vital para las actividades comerciales entre las economías territoriales, regionales y nacionales con vinculación internacional, permitiendo que las operaciones de transporte marítimo se desarrollen de forma organizada y controlada” (Icesi, 2010). Los puertos generan dinamismo económico y facilitan las actividades logísticas de las exportaciones e importaciones, permitiendo así, una dinámica basada en las tarifas, la seguridad, las líneas marítimas que realizan actividades en dicho puerto, equipos, canales de acceso y los servicios que se ofrecen, entre otros.

Análisis del contexto del proyecto Puerto Antioquia

El contexto del proyecto Puerto Antioquia, permite una visión clara del tipo de proyecto que se desarrollará y al que se hace necesario el Desarrollar el Sistema Integral de Gestión Socio Ambiental, con una visión estratégica de sostenibilidad territorial, que permita identificar las claves para reducir la presión multidireccional entre dinámicas del desarrollo potencial del Municipio de Turbo, en la Subregión de Urabá, Departamento de Antioquia, en la República de Colombia.

Toda la información presentada en el siguiente aparte es tomada de la página oficial el proyecto Puerto Antioquia.

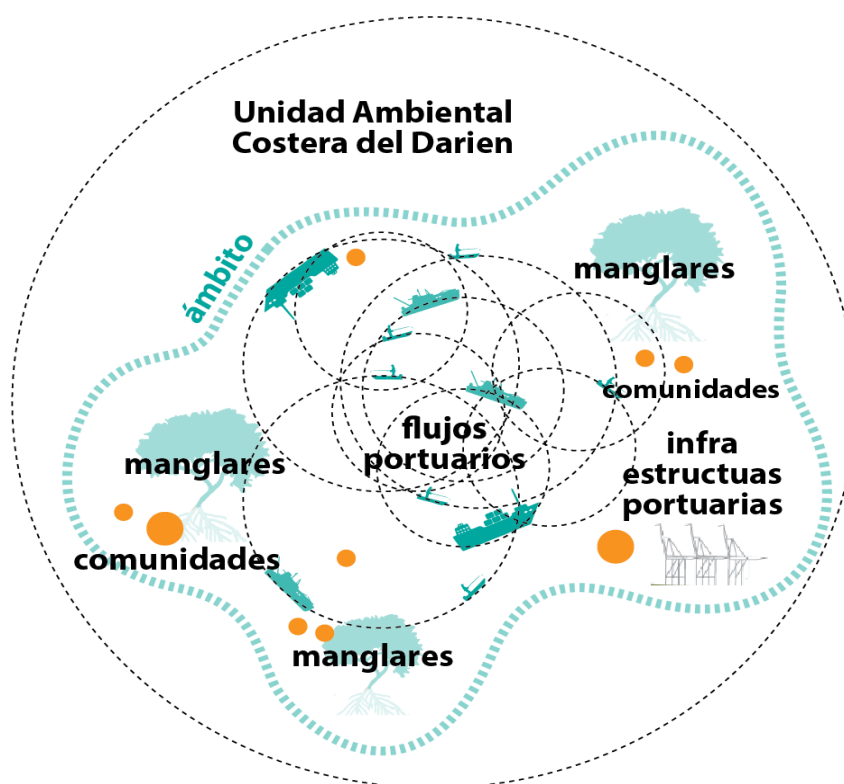
Zona de influencia

De acuerdo con (Gobernación de Antioquia, 2020), la región de Urabá es la más extensa del departamento de Antioquia, cuenta con 11.664 Km², dotados de gran riqueza natural. Su ubicación geográfica, a las puertas de dos océanos con posibilidades de interconexión y en el

cruce de ejes viales longitudinales y transversales, permiten grandes posibilidades de integración económica.

El proyecto Puerto Antioquia, estará ubicado en el municipio de Turbo, corregimiento de Nueva Colonia a orillas del Río León (Ecominig, 2017), a escasos kilómetros de Panamá. “A tan solo 340 km de Medellín, Puerto Antioquia será el puerto en la costa Atlántica más cercano a la región y responsable por el 70% del PIB colombiano (Antioquia, Cundinamarca y el Eje Cafetero)”, (El Nuevo Siglo, 2019).

Teniendo para el caso específico, “las unidades ambientales costeras, consideradas en el Plan Integral de Ordenamiento Portuario, como delimitación de Áreas de Manejo Portuarias, con base a las aptitudes físico-ambientales del litoral colombiano. Estos ámbitos, fruto de investigaciones consolidadas y de uso generalizado, permiten trazar una primera relación entre las condiciones y aptitudes territoriales y la ordenación portuaria nacional. Para el caso específico del presente proyecto, la unidad ambiental pertinente será la Unidad Ambiental Costera del Darién, que delimita el ámbito acotado de interés específico para la propuesta, engloba ecosistemas de manglares, infraestructuras y flujos portuarios y poblaciones asociadas afectadas.” (Urbam 2016)

Figura 5*Unidad ambiental del Darién*

Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 16

Con el apoyo del Gobierno de Antioquia y de importantes grupos empresariales, Puerto Antioquia, está posicionado para convertirse en la principal puerta de acceso a la región. El Golfo de Urabá es el acceso al Atlántico más cercano a una región que abarca Antioquia, Cundinamarca y el Eje Cafetero (70% del PIB colombiano), el programa de concesiones 4G mejorará la conectividad del centro de Colombia con Urabá, asegurando que estas obras mejorarán la calidad y seguridad de las vías, y reducirán el tiempo de recorrido (reducción de 1

hora en tramo Medellín-Urabá), así mismo, Puerto Antioquia, será el puerto colombiano más cercano al Canal de Panamá.

Descripción del proyecto portuario

El Proyecto Puerto Antioquia, consiste en dos instalaciones interconectadas, una plataforma *offshore*, una instalación logística *onshore* ubicada a orillas del Río León; un viaducto de 3.8km que conecta a la plataforma con las instalaciones de almacenaje y logística *onshore*. La concesión ha sido otorgada para el uso exclusivo de un área marítima de 130ha por 30 años. La instalación en tierra será construida en 38ha de tierra privada adquirida por el Proyecto. En un lapso de 30 años, de no ser renovada la concesión, las instalaciones *offshore* se revertirán al Estado, mientras que la compañía de proyecto mantendrá las instalaciones *onshore*.

“Puerto Antioquia contará con un muelle de 91 m x 570m, 5 posiciones de atraque, un viaducto de doble calzada para el tránsito de tractocamiones entre la plataforma y el puerto en tierra, que permita el tránsito de hasta 8 tractomulas. Tendrá capacidad para recibir buques de 367 metros de eslora y 13.000 TEUS, tiene vocación multipropósito, que significa que recibirá carga en contenedores, graneles, carga general y vehículos. El proyecto cuenta con el apoyo de la Gobernación de Antioquia y la industria bananera de la región. (Puerto Antioquia Urabá, 2020)”

Figura 6*Capacidad operativa de Puerto Antioquia*

SECCIÓN	COMPONENTE	CARACTERÍSTICAS
Plataforma Marina	1. Atraque Occidental	570mts para 3 a 6 grúas pórtico STS y grúas móviles de puerto
	2. Atraque Oriental	537mts para MHC o para operaciones PHC
	3. Atraque Sur	230mts para operación MHC y rampas Ro-Ro
	4. Atraque para servicios	135mts para atracar remolcadores y botes de servicio
Viaducto en Mar	Un viaducto con 3 carriles de tráfico	3.500mts
Vía de Acceso	9 Carriles	3 carriles de espera
		4 carriles de salida
		2 líneas de acceso para el área de cross-docking
4.56 ha para Área de Graneles	Capacidad de almacenamiento para 115,000 toneladas de granel	
Puente	Sobre el Río León	
30.68 ha para Plataforma en Tierra	Área para apilamiento de contenedores	-Contenedores completos: capacidad 1.383 TGS operados por RTG
		-Contenedores frigoríficos: capacidad para 1240
		-Contenedores vacíos: capacidad 2.068 TGS.
	Bahía de lavado de contenedores	
	Oficinas de Aduanas para Exportación e Importación	
	Edificio contra incendios	
	Oficinas gubernamentales: DIAN, ICA, entre otras	
	OCR [Optical Character Recognition]	

Fuente: (Puerto Antioquia Urabá, 2020)

Operadores portuarios de clase mundial

- **CMA TH:** El brazo de operación portuaria del gigante naviero CMA-CGM, la tercera naviera del mundo y principal miembro de Ocean Alliance. CMATH está involucrado en la operación de 24 terminales alrededor del mundo
- **PIO SAS:** Grupo colombiano con más de 15 años experiencia como operador portuario y proveedor de servicios logísticos, incluyendo la operación de SPR Buenaventura y TCBuen.

Modernos equipos

Para la manipulación de Puerto Antioquia, el proyecto tendrá a su disposición los siguientes equipos:

- 3 STS: Grúas Ship-to-Shore.
- 2 MHC: Grúas móviles.
- MTS: Sistema de remolque múltiple.
- 8 RTG: Grúas pórtico con neumáticos de goma.
- Reach-stackers.
- Empty handlers.
- Forklifts.

Adicional a lo anterior, facilidades de primer nivel para el cargue, descargue, manipulación y almacenamiento de varios tipos de carga: contenedores refrigerados, contenedores secos (20 y 40 pies), granel, carga general y vehículos (Puerto Antioquia Urabá, 2020).

Figura 7

Imagen proyecto Puerto Antioquia



Fuente: (Puerto Antioquia Urabá, 2020)

Contexto poblacional zona de influencia Puerto Antioquia

El contexto de la población de la zona de influencia del proyecto Puerto Antioquia, permite tener la mayor información necesaria para el desarrollo de la Estrategia de intervención integral, sostenible, alternativa y solidaria que tramite los conflictos multidireccionales asociados a la construcción y operación de un proyecto portuario, respecto a las dinámicas ambientales, sociales, económicas y productivas del territorio como objeto del presente proyecto.

Caracterización general

La caracterización general del proyecto se enmarca cada uno de los actores que, de forma directa o indirecta, van a ser parte del contexto del proyecto de Puerto Antioquia y que han sido identificados de acuerdo con lo Roles en los que se dará su convivencia con el puerto.

- **Dinámica comunitaria artesanal:** en esta categoría se incluyen los pescadores artesanales, la población en general que hace parte del Municipio de Turbo, se incluyen las comunidades nativas del municipio y población inmigrante.
- **Dinámica de tráfico territorial:** corresponde a las características de la población que hace parte del sistema comercial base tanto del municipio como de la zona de influencia del proyecto de Puerto Antioquia, en los flujos representativos a escala regional.
- **Dinámica industrial:** en la categoría industrial se incluye la población que conforman la dinámica de las embarcaciones e infraestructuras asociadas a la implementación en proceso de los tres puertos de gran calado.

Gestión de conflictos en proyectos portuarios

El tema de la gestión de conflictos en el desarrollo de proyectos portuarios no ha sido muy común a nivel mundial, estudios como los desarrollados por (Pallis, et al, 2010) (Pallis, et al, 2011), y de acuerdo a la revisión minuciosa de los trabajos de investigación desarrollados al respecto así los indican, sin embargo, se resalta la preocupación surgida con el ánimo de prevenir acciones que lleven a retrasos o incluso a suspensiones de proyectos de tipo portuario.

Las áreas de incidencia en un proyecto portuario deben estar claramente identificadas y evaluadas, estableciendo niveles de afectación, por un lado, el de las comunidades de las zonas de influencia del proyecto y, por otro lado, del proyecto portuario en sí, todo lo que conlleve a lograr una “expresión conjunta de unos acuerdos y unos consensos previamente establecidos”, (Alemany, 2005, p. 1), sin embargo, en muchos de los casos el desarrollo de los acuerdos o consensos declinan en la medida en que el proceso no se desarrolle de manera conjunta.

Un proceso de Gestión de Conflictos, debe ser desarrollado de forma exclusiva para el proyecto portuario, requiere acciones propias de indagación de las comunidades de la zona de

influencia del proyecto y unas propuestas alcanzables por parte del proyecto portuario como tal, temas relacionados con las dinámicas ambientales, sociales, económicas y productivas del territorio como objeto del presente proyecto presentes y los temores frente a sus efectos con el proyecto deben estar puestos sobre la mesa de negociación y que pueden ser parte para los procesos de gobernanza del proyecto (López, 2016).

Marco teórico de la investigación

El desarrollo del marco teórico de la investigación toma de base los elementos fundamentales del tema objeto de estudio tales como los relacionados con las dimensiones socio culturales, económicas y ambientales.

Dimensión socio cultural

Corresponde a uno de los elementos que forjan la identidad de una comunidad, recoge las creencias, valores, actitudes y formas de vida, del sistema social en todo su conjunto (Estrada, 2007), el factor sociocultural comprende dos elementos fundamentales, el factor social propio de la comunidad como conjunto de individuos que interactúan como organizaciones sociales, compartiendo elementos de la cotidianidad. El factor cultural por otro lado corresponde al conjunto de rasgos distintivos espirituales, materiales, intelectuales, afectivos que caracterizan a un grupo social, abarcando, además de las artes y las letras, los modos de vida, las maneras de vivir juntos, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias (UNESCO, 1986).

Por lo anterior, y de acuerdo con Yañez (2012), la dimensión sociocultural en un proceso de desarrollo se puede plantear como,

“Un proceso transformador del ser humano y de su realidad, y como elemento potenciador de la participación y la movilización ciudadana que permite promover procesos territoriales donde la identidad y el sentido de pertenencia determina el

grado de compromiso e involucramiento de los actores como base de la sostenibilidad social (p. 85)”

Resulta, entonces, que, la dimensión sociocultural, termina siendo “un catalizador importante de la acción transformadora, no solo como una herramienta o recurso necesario en la concepción del desarrollo, sino, además y, en un sentido más amplio, como una innegable dimensión de los procesos de desarrollo” (Morin, 2019).

Dimensión económica

Desde el punto de vista económico, en las comunidades que hacen parte de las zonas de influencia de proyectos portuarios, la dimensión de tipo económica, corresponde al desarrollo de oficios como parte de la actividad laboral, que para las zonas de influencia de proyectos portuarios, se relacionan con la pesca tradicional, las actividades agropecuarias y en algunos casos de tipo minero (CorpoUrabá, 2018).

En el desarrollo de los proyectos portuarios, las tensiones se reducen en la medida en que los sectores económicos se mantengan, se fortalezcan y, si se modifican, los cambios sean concertados de forma voluntaria.

Dimensión ambiental

Los ecosistemas de las zonas de influencia de proyectos portuarios se caracterizan por los tipos de Manglares que lo conforman, aportan a las comunidades recursos que hacen parte de su propia convivencia, en actividades como la pesca tradicional, la madera, entre otros.

Como elementos complementarios a los Manglares, el uso de la tierra para actividades agrarias, se destinan en el cultivo de banano y el plátano; la ganadería a menor escala representa el sector pecuario (CorpoUrabá, 2018).

Actividades que generen residuos y daños al ecosistema, se convierten en factores tensionantes en las comunidades del área de influencia de proyectos portuarios, derrames, residuos sin control y otros.

Diseño metodológico

Diseño de la investigación

Por el planteamiento del problema, y el análisis del contexto en el que se desarrolla el proyecto, el diseño de la investigación se desarrolla en el marco de los estudios sociales, por lo cual, el tipo de investigación más adecuado es cualitativo, permite desde procesos de interacción social identificar la Tensiones que en el ámbito social se generan por el desarrollo del proyecto portuario, las interpretaciones frente a las modificaciones de la cotidianidad y las afectaciones de tipo negativo que hacía futuro el contexto social las perciba. La investigación pretende aportar al desarrollo del proyecto portuario, estrategias de intervención social, integral, sostenible, alternativa y solidaria para tramitar los conflictos multidireccionales asociados a la construcción y operación de un proyecto portuario, respecto a las dinámicas ambientales, sociales, económicas y productivas del territorio como objeto del presente proyecto.

Tipos de diseño de la investigación

El tipo de investigación es descriptivo e interpretativo, como un tipo de investigación social flexible, reflexivo y comprensivo, que permite comprender como la gente le otorga sentido a la vida cotidiana, por lo cual el método que se aplica es el Etnográfico, no solo como método de investigación social, sino que, permite la participación directa en el campo de las relaciones sociales con la población investigada en las etapas de recolección y análisis de la información (Hammersley & Atkinson, 1994), de igual forma, se toma como método que permite el registro documental del conocimiento cultural a través de la observación participante (Spradley, 2016).

Población y muestra

Para el caso específico del presente proyecto, donde se identifican las tensiones derivadas de la construcción y operación del Proyecto Portuario Puerto Antioquia, respecto a las dinámicas ambientales, sociales y económicas, y del territorio en su área de influencia; la población identificada como directamente afectada, se ha caracterizado de acuerdo con las dinámicas en las que se desenvolverá el proyecto como tal, así:

- Sistema de Manglares: El manglar por ser ambientalmente vital e importante para el ecosistema, genera una tensión frente a la construcción de un sistema portuario.
- Comunitaria artesanal y Población en general: en esta categoría se incluyen los pescadores artesanales, y la población en general que hace parte del Municipio de Turbo, y de la zona de influencia del proyecto, se incluyen las comunidades nativas del municipio y población inmigrante, evaluando el nivel de conflicto con respecto a su cultura, etnia, historia y religiosidad, teniendo en cuenta las diferencias con las personas foráneas.
- De tráfico territorial: corresponde a las características de la población que hace parte del sistema comercial base tanto del municipio como de la zona de influencia del proyecto de Puerto Antioquia, en los flujos representativos a escala regional, en especial las dinámicas de los nuevos servicios, la nueva industria, el nuevo comercio, que se puede contraponer a o lo que tradicionalmente ha estado establecido en el territorio.

Como forma de selección de la muestra para el desarrollo del proyecto que permita aportar al proyecto portuario, estrategias de intervención social, integral, sostenible, alternativa y solidaria para tramitar los conflictos multidireccionales asociados a la construcción y operación de un proyecto portuario, respecto a las dinámicas ambientales, sociales, económicas y productivas del territorio, y de acuerdo con su clasificación será:

- Sistema de Manglares: el Mangle que hace parte de la zona de influencia del proyecto portuario.

- Comunitaria artesanal y Población en general: Líderes de acciones comunitarios claramente identificados por la población y los entes sociales, que hacen parte de la zona de influencia del proyecto, en algunas etapas de socialización se tendrá en cuenta a la comunidad en general.

- De tráfico territorial: representantes del sector comercial y económico de la zona de influencia del proyecto portuario.

Instrumentos

El estudio se caracteriza por la manera abierta y construcción de métodos interactivos para la recolección de datos (Goetz, 1984). La diversidad de instrumentos que constituyen, su diseño e implementación son también parte de los resultados directos e indirectos obtenidos en la experiencia actual del investigador en la Gerencia Socio Ambiental de Puerto Antioquia.

Técnicas y métodos

Urabá no es un conjunto homogéneo, al contrario, es un lugar particular por la diversidad de sus subregiones y por el papel particular que la oferta ambiental de cada una de ellas ofrece al desarrollo integral de la región. Los diferentes ecosistemas, las múltiples condiciones orográficas, las particularidades del sistema hídrico, la presencia dominante del mar, diversidad en el origen de sus pobladores y condiciones de accesibilidad variables, pero casi siempre precarias, así como las grandes problemáticas sociales, obligan a dividir el trabajo en múltiples unidades de análisis por sus tensiones multidireccionales.

Esta fragmentación no solo permite una mejor comprensión de este universo que normalmente se ha leído de una forma más homogénea, sino que lleva a identificar un sistema donde cada elemento tiene un potencial diferente y complementario, hasta lograr una sinergia que permite imaginar un sistema territorial rico, diverso y con importantes funciones.

Como técnicas utilizadas en el desarrollo del proyecto son:

- Indagación Documental: Permite la revisión de estudios de evaluación y zonificación de los ecosistemas, de características culturales e históricas de la población, entre otros.
- Observación: utilizada en el proceso de lectura integral del territorio, en los encuentros con las comunidades y las actividades de evaluación de las dinámicas comunitarias
- Encuentros de saberes: Utilizadas para compartir información relacionada con el proyecto ya sea con la comunidad o actores académicos y de interés.
- Grupos focales: Se desarrollan varios conversatorios grupales con distintos grupos de interés (universidades, empresarios, gobiernos territoriales y líderes comunitarios)
- Construcción de imaginarios territoriales (dimensión físico espacial)
- Encuesta de hogares: La unidad básica de medición definida para la encuesta que se pretende hacer en el centro poblado de Nueva Colonia es el hogar. Esto implica que el proceso de selección aleatoria que garantiza la calidad de los datos recolectados se hace a nivel del hogar. Una vez elegido un hogar, se pregunta la información relativa al mismo, incluyendo la información relevante de cada uno de los miembros que hacen parte del hogar encuestado.

Según el censo poblacional de 2018, en el centro poblado de Nueva Colonia, cuenta con 9381 habitantes, distribuidos en 2438 hogares, para un promedio de 3.8 personas por hogar. El universo o población de interés, dado que la unidad básica de medición para

esta encuesta es el hogar, está compuesta entonces por los 2438 hogares. Dadas las restricciones de tiempo, presupuesto y condiciones sanitarias (Covid-19), se establece como margen tolerable de error el 5,75% con un nivel de confianza del 95%. Dada la ecuación, los anteriores parámetros implican entonces que la muestra debe cobijar 240 hogares. Dado que en el centro poblado de Nueva Colonia se tiene un promedio de 3.8 personas por hogar, esto implica que con estas 240 encuestas potencialmente se podría recabar información atinente a 912 individuos aproximadamente.

¿Cómo interpretar los anteriores parámetros? Por ejemplo, de acuerdo a la encuesta se estima que el 49% de los hogares en Nueva Colonia, viven en vivienda arrendada. Dado que solo se encuestan 240 de los 2438 hogares posibles, evidentemente la anterior proporción es solo una aproximación al verdadero porcentaje de hogares que viven en vivienda arrendada en el centro poblado de Nueva Colonia. Podría ser posible que la verdadera proporción de hogares con esta característica pueda ser menor o pueda ser mayor, que la arrojada por la encuesta. Dado el margen de error y el nivel de confianza asumidos, el margen de error implica que la anterior proporción a nivel poblacional puede estar entre 43.25% ($=49.575$) y 54.75% ($=49 + 5.25$) con un 95% de confianza

- Matriz dofa: Se realiza asociada a las dinámicas del territorio.

Las técnicas aplicadas están soportadas por el uso de técnicas de evidencia de la recolección de la información de tipo fotográfico, de formatos, fichas y matrices de información.

Procesamiento de datos

Identificar las claves para reducir la presión frente al trámite de conflictos multidireccionales entre dinámicas detonantes del desarrollo potencial del Municipio de Turbo, en la Subregión de Urabá, Departamento de Antioquia, en la República de Colombia, se

desarrolla en la etapa de Planeación del proyecto portuario Puerto Antioquia, los datos procesados siguen el siguiente proceso.

La definición del campo metodológico del estudio implica en primer término desarrollar un diseño para el contexto sociocultural de Urabá.

Luego del reconocimiento del trabajo de planificación previo, se realiza una lectura integral del territorio de Urabá, que no solo comprende una nueva dimensión del marco geográfico que debe involucrarse en los procesos de planificación, sino también un análisis detallado de la amplia diversidad territorial que la región alberga.

De los resultados obtenidos en las etapas anteriores, se diseñan los formatos y las matrices de recolección de la información, estas serán utilizadas en los encuentros de comunidades y en las observaciones que se hagan del territorio.

Toda la información recolectada se analiza desde el punto de vista de tensiones y estrategias de mejoramiento.

Indagación Documental: Permite la revisión de estudios de evaluación y zonificación de los ecosistemas, de características culturales e históricas de la población, entre otros.

Observación: utilizada en el proceso de lectura integral del territorio, en los encuentros con las comunidades y las actividades de evaluación de las dinámicas comunitaria.

Figura 8

Recorrido con pescadores artesanales de la zona de influencia del proyecto Puerto Antioquia



En el proceso de observación directa, se realizaron recorridos por el canal artificial de Nueva Colonia, por el Río León, por el casco urbano y por algunos sectores rurales, acompañados de representantes de la comunidad, los cuales expresaban las diferencias iniciales con los representantes del proyecto portuario, sobre todo con respecto a la pesca artesanal y a la expectativa de las inversiones que podrían llegar a su territorio, junto con mayor población que consideran un problema por la falta de condiciones de habitabilidad y demás.

- **Encuentros de saberes:** Utilizadas para compartir información relacionada con el proyecto ya sea con la comunidad o actores académicos y de interés.

Figura 9

Reuniones con pobladores, instituciones y Ong's



Las técnicas aplicadas están soportadas por el uso de técnicas de evidencia de la recolección de la información de tipo fotográfico, de formatos, fichas y matrices de información.

- Grupos focales: Se desarrollan varios conversatorios grupales con distintos grupos de interés (universidades, empresarios, gobiernos territoriales y líderes comunitarios)

Figura 10

Grupos focales-representantes de comunidad, autoridades municipales y Puerto Antioquia



Con los grupos focales se realizaron entrevistas con los siguientes grupos y actores, cuyo objetivo es contextualizar y presentar a los aliados del CUEES (Comité Universidad, Empresa, estado, Sociedad) interesados en los proyectos e identificar la problemática presente en el territorio y las tensiones que allí se encuentran:

Entrevistas a profundidad: EPM: Sandra Troches – Planeación Gerencia Urabá; Corpourabá: Carlos Barrera -Geólogo (Gerencia de Planeación y Ordenamiento Territorial) y Juan Fernando Gómez; Alcaldía distrital (sec. planeación distrito): Hilda Contreras (Abogada) e Zaida Berrio (Sub. Plan Distrital Turbo – Arquitecta); Pincel coordinador territorial: Idelber Samboní.

Instituciones de educación: FESU - Fundación de Estudios Superiores Universitarios de Uraba: Edinson Alejandro Yepes, Rector; MESU - Mesa de Educación Superior de Uraba: Darío Enrique Oquendo; SENA: Aida Luz López, Atención a poblaciones vulnerables; parque del emprendimiento Urabá: Mario Ochoa; parque del emprendimiento: Alejandro Mazo

Actividades económicas: Cámara de comercio de Urabá: Eladio Ramírez Vásquez, Director regional; Banacol: Janeth Cecilia Quiroz García y Alberto Fernández Zaher; Puerto

Antioquia: Andrés Felipe Bustos y Lina Mosquera de la Hoz; UNIBAN: Carlos Pinilla (Gerente de asuntos institucionales) y Elena Salazar; AUGURA: Gabriel Elejalde, Director; FENALCO: Karen Yurley Martínez, Directora regional; CUEES: Braulio Andrés Angulo e Idelber Sanboni (Enlace territorial Nueva Colonia).

Iglesias: Diócesis de Apartadó – Deivis Noriega Teherán – Rector Fundación Educativa IDC Iván Darío Cancino; Pastoral Social - Leonidas Moreno Gallego – Director Cordupaz; Nuevo Renacer - Andrés Martínez; Instituto colombiano de medicina tropical-CES - Santiago Alberto Morales Mesa ICMT Programa atención y prevención dengue.

Fundaciones: Banacol Greenland – Santiago Pineda; Banacol Greenland – Juan Felipe Laverde; Fundaunibán – Gloria Patricia Duque; Banafrut Corporaciones – Adriana Obando; Rosalba Zapata Cardona – Alexander Burgos

Comunidades: Comité Técnico Territorial de Nueva Colonia, en el que están representados los pescadores artesanales, las mujeres, los jóvenes, los presidentes de las Juntas de Acción Comunal, las comunidades negras, campesinos y pobladores urbanos

Renovación Territorial: Representante de Víctimas -Reparación colectiva territorial Urabá- Darién; Glenia Vanega Arango; Comunidad – Elizabeth; Agencia de Renovación Territorial –mecanismos de financiación – Ramón Gutiérrez.

- Construcción de imaginarios territoriales (dimensión físico espacial)

Con representantes de la comunidad y de las diferentes instituciones, se realizaron imaginarios de cómo se sueñan su territorio, permitiendo identificar algunas dificultades actuales y algunas propuestas a esas dificultades que posteriormente fueron esbozadas en posibles acciones y proyectos.

Figura 11

Construcción de imaginarios territoriales con comunidad e instituciones



- Encuesta de hogares: La unidad básica de medición definida para la encuesta que se pretende hacer en el centro poblado de Nueva Colonia es el hogar. Esto implica que el proceso de selección aleatoria que garantiza la calidad de los datos recolectados se hace a nivel del hogar. Una vez elegido un hogar, se pregunta la información relativa al mismo, incluyendo la información relevante de cada uno de los miembros que hacen parte del hogar encuestado.

Según el censo poblacional de 2018, en el centro poblado de Nueva Colonia, cuenta con 9381 habitantes, distribuidos en 2438 hogares, para un promedio de 3.8 personas por hogar. El universo o población de interés, dado que la unidad básica de medición para esta encuesta es el hogar, está compuesta entonces por los 2438 hogares. Dadas las restricciones de tiempo, presupuesto y condiciones sanitarias (Covid-19), se establece como margen tolerable de error el 5,75% con un nivel de confianza del 95%. Dada la ecuación, los anteriores parámetros implican entonces que la muestra debe cobijar 240 hogares. Dado que en el centro poblado de Nueva Colonia se tiene un promedio de 3.8

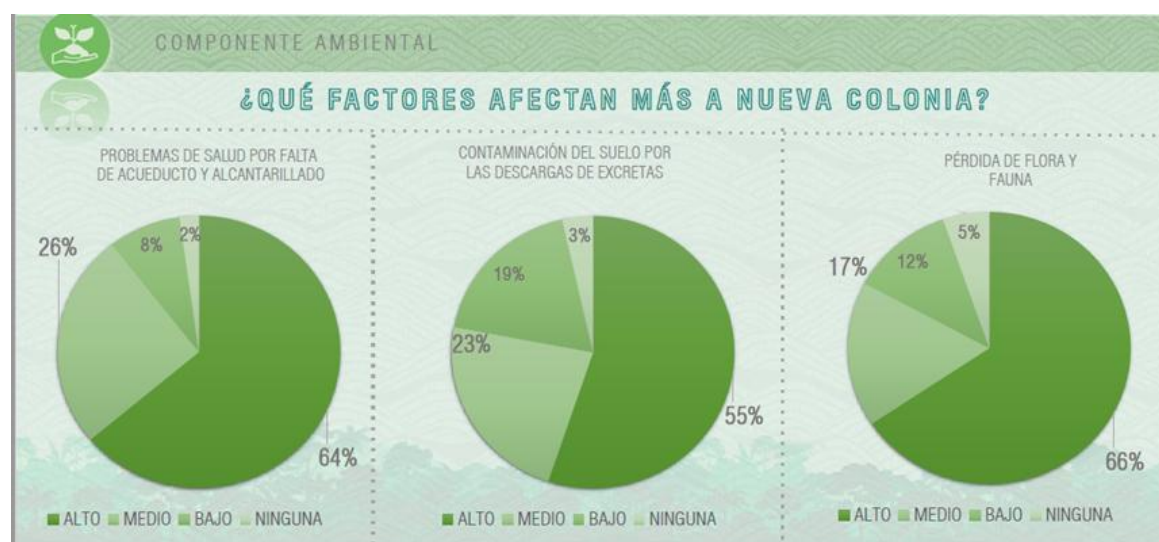
personas por hogar, esto implica que con estas 240 encuestas potencialmente se podría recabar información atinente a 912 individuos aproximadamente.

¿Cómo interpretar los anteriores parámetros? Por ejemplo, de acuerdo a la encuesta se estima que el 49% de los hogares en Nueva Colonia, viven en vivienda arrendada. Dado que solo se encuestan 240 de los 2438 hogares posibles, evidentemente la anterior proporción es solo una aproximación al verdadero porcentaje de hogares que viven en vivienda arrendada en el centro poblado de Nueva Colonia. Podría ser posible que la verdadera proporción de hogares con esta característica pueda ser menor o pueda ser mayor, que la arrojada por la encuesta. Dado el margen de error y el nivel de confianza asumidos, el margen de error implica que la anterior proporción a nivel poblacional puede estar entre 43.25% ($=49.575$) y 54.75% ($=49 + 5.25$) con un 95% de confianza.

Resumen avance diagnóstico componente encuesta hogares:

Figura 12

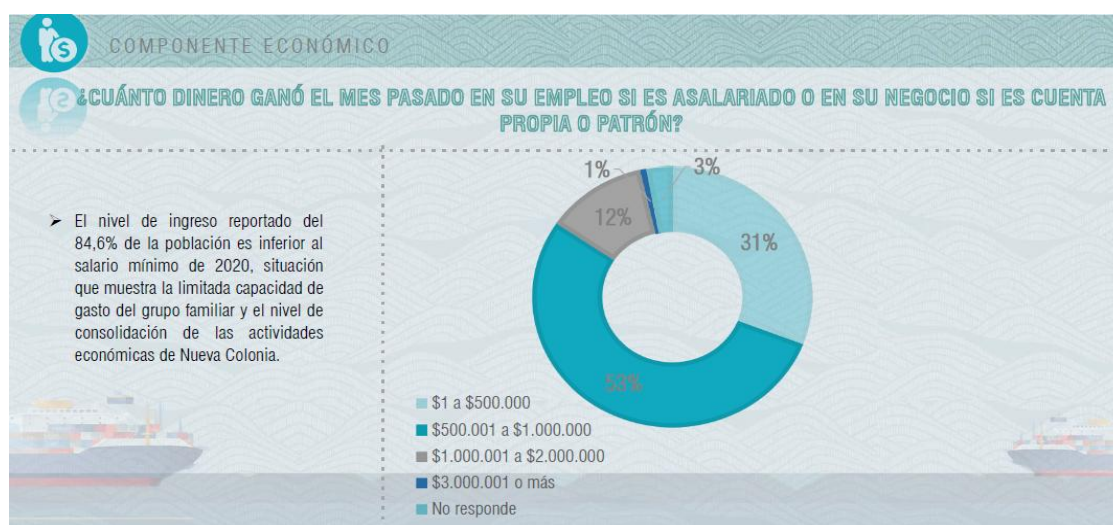
Componente ambiental



Fuente: Elaboración propia

Figura 13*Componente físico-espacial*

Fuente: Elaboración propia

Figura 14*Componente económico*

Fuente: Elaboración propia

Figura 15*Componente político institucional*

Fuente: Elaboración propia

Figura 16*Componente socio-cultural*

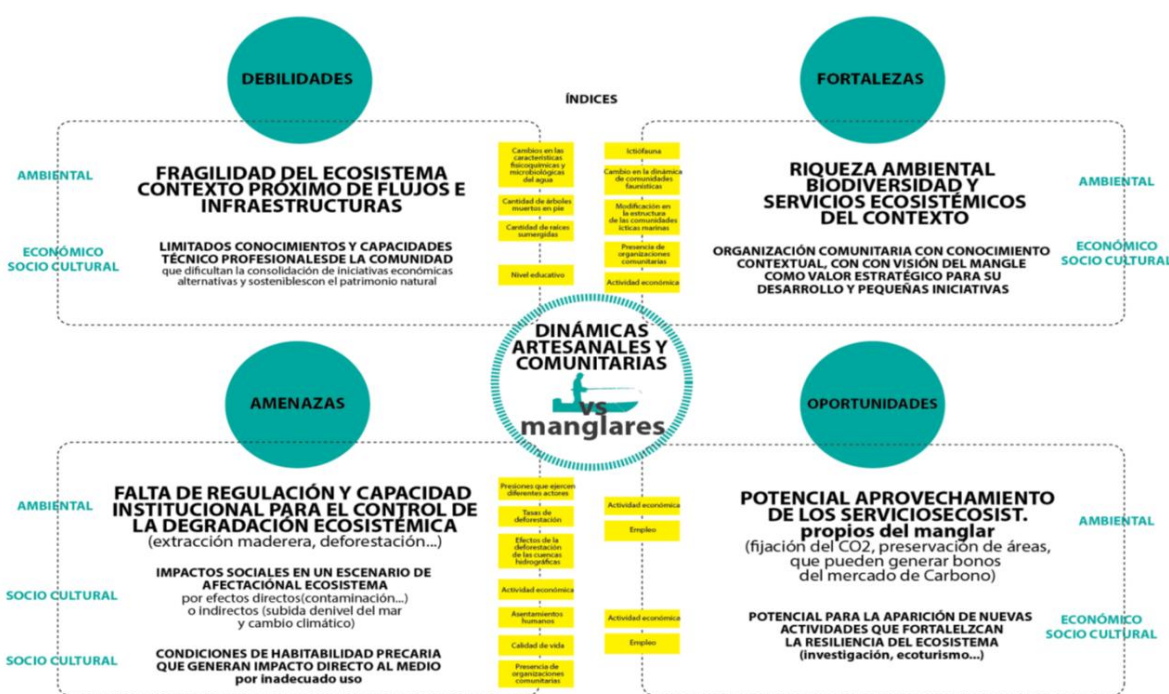
Fuente: Elaboración propia

- Matriz Dofa: Se realiza asociada a las dinámicas del territorio.

Las técnicas aplicadas están soportadas por el uso de técnicas de evidencia de la recolección de la información de tipo fotográfico, de formatos, fichas y matrices de información.

Figura 17

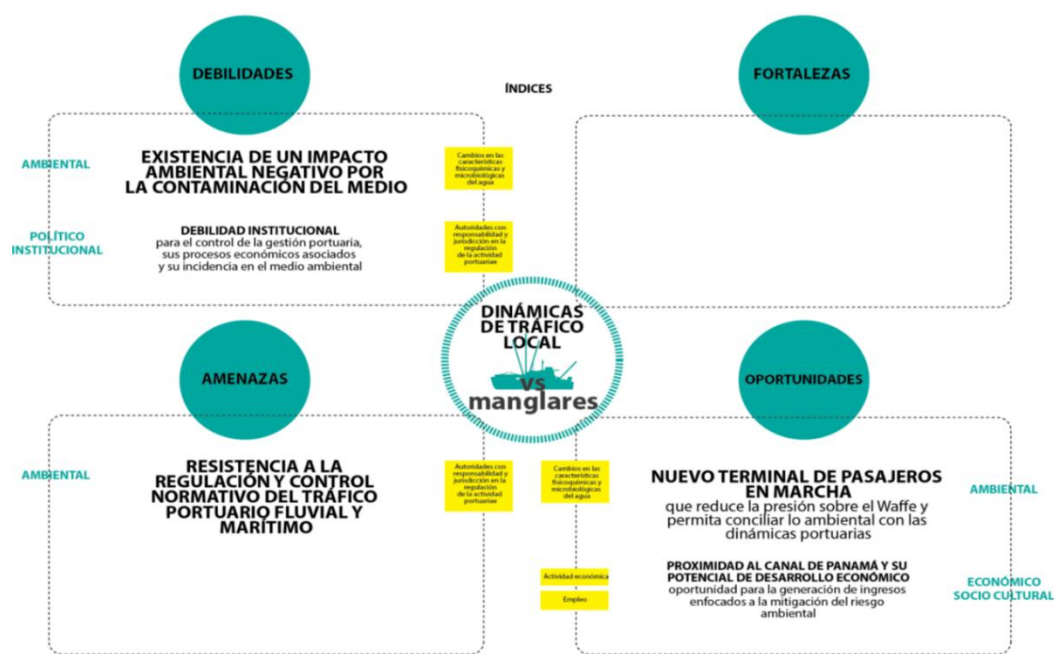
Matriz DOFA Dinámicas - artesanales y comunitarias



Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 37, 38 y 39.

Figura 18

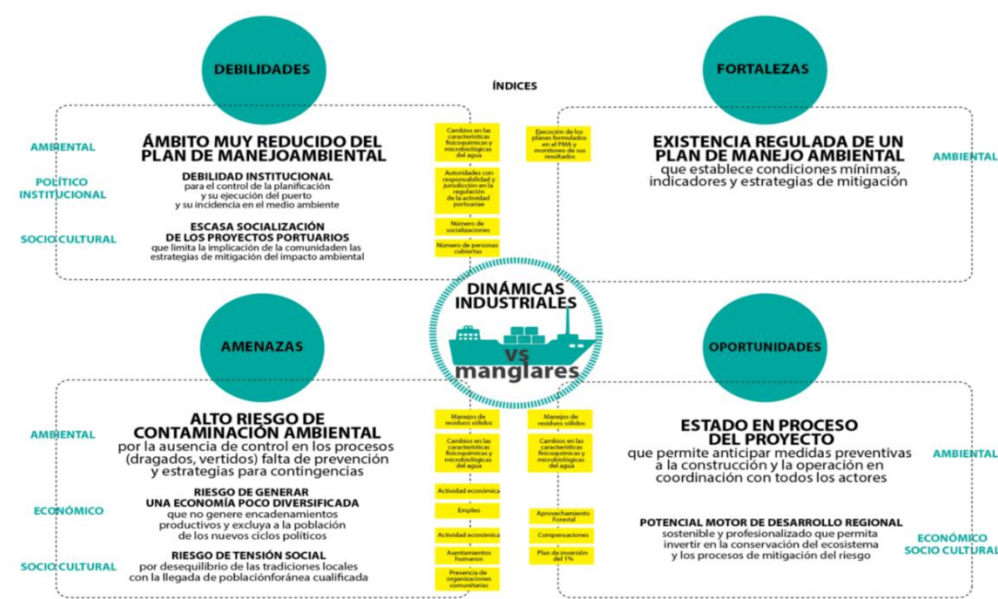
Matriz DOFA Dinámica- tráfico territorial



Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 37, 38 y 39.

Figura 19

Matriz dofa Dinámicas industriales



Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 37, 38 y 39.

Figura 20

Infográfico estructura para el análisis territorial de Nueva Colonia



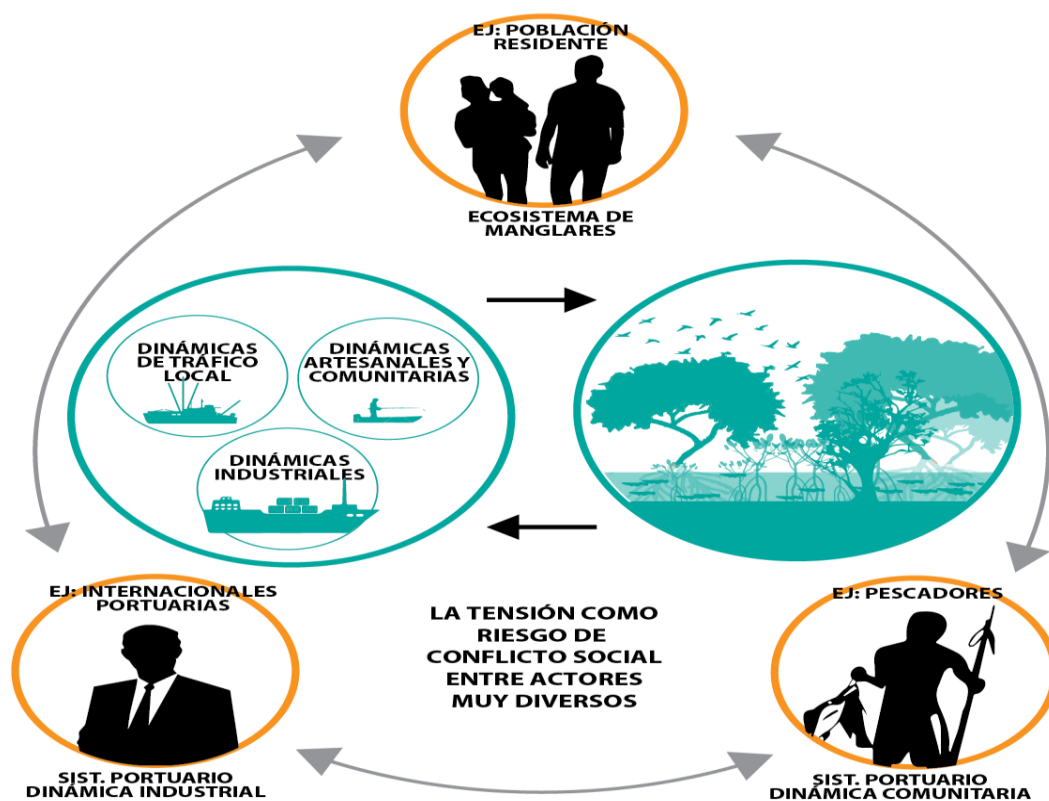
Resultados obtenidos

Tensión multidireccional

Una tensión multidireccional, se concibe como el grado de conflicto que puede generar un proyecto desarrollado en una región, desde todas las dinámicas que la puedan afectar y ser evaluadas desde las coordenadas específicas y su comprensión sobre el espacio y territorio, (Peroni, 2013); para el caso específico del presente proyecto, se identifican las tensiones derivadas de la construcción y operación del Proyecto Portuario Puerto Antioquia, respecto a las dinámicas ambientales, sociales y económicas, y del territorio en su área de influencia.

Figura 21

Tensión multidireccional



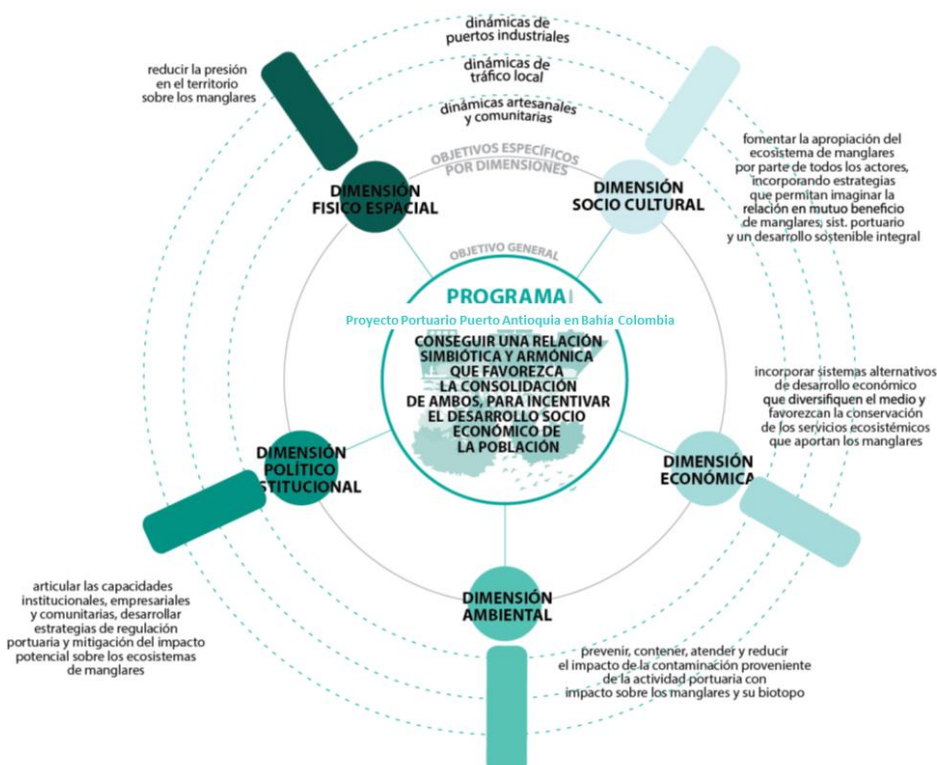
Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 28

Dinámicas y sistemas de desarrollo territorial

La tensión multidireccional entre la comunidad en general, los pescadores artesanales, el sistema de manglares y el proyecto portuario Puerto Antioquia en Bahía Colombia, está representada “por una parte, en la infraestructura y operación portuaria, que generan alto riesgo de contaminación ambiental como consecuencia de la puesta en marcha y ejecución de los puertos, causando derrames de combustible, descargas, dragados, cambios químicos del agua que afectan la vida del Mangle y de todo el ecosistema que en él habitan; por otra parte el Mangle por su gran valor natural, de conservación ambiental y de servicios ecosistémicos, limita los usos del suelo y la operación del sistema portuario.” (Urbam 2017)

Figura 22

Articulaciones dinámicas

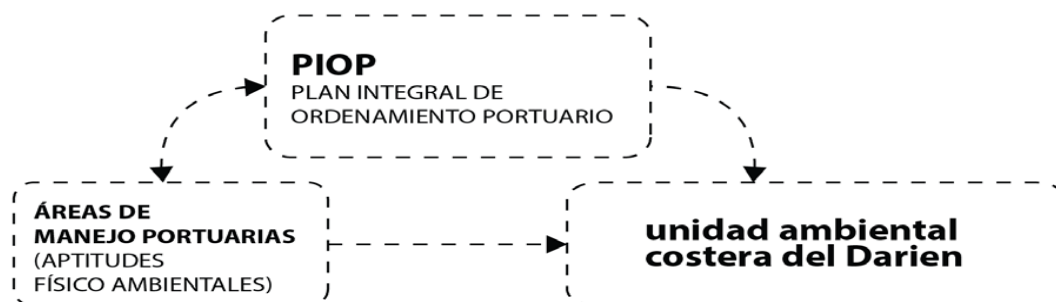


Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 5

Lectura del territorio: lo natural

Figura 23

Lectura del territorio: Lo natural



Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 16

Urabá, está territorializado en la zona intertropical americana, como se indica en Eafit, (2018), es un sector de gran riqueza hídrica y natural, fruto de la conjunción de factores geográficos y climáticos. Una de las manifestaciones de ese rico patrimonio natural en el territorio, son los ecosistemas de manglares, característicos de la región, estos ecosistemas, proveen de servicios ecosistémicos a la región, y son uno de los centinelas de mayor sensibilidad a los efectos del cambio climático.

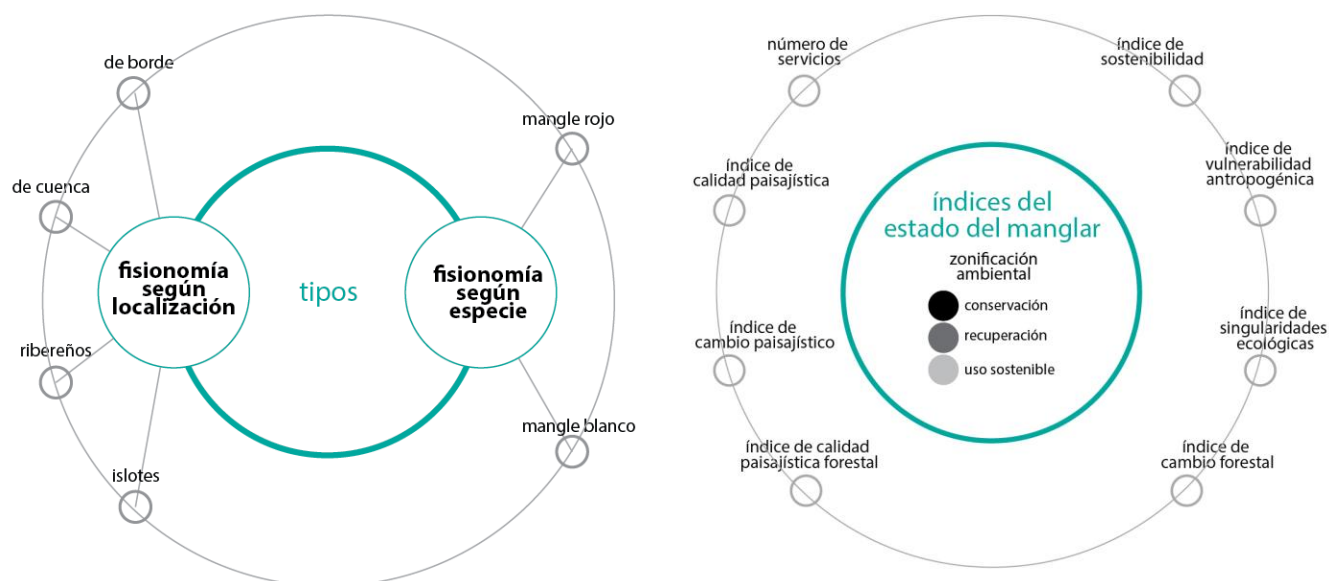
De acuerdo con la zonificación ambiental desarrollada por Corpourabá, (2018), se identifican los diversos tipos de Mangle existentes, su territorialización en el territorio de acuerdo con su especie y su ubicación. Del mismo modo, se identifican de acuerdo con la consideración de diversos índices analizados, el estado actual de las diversas áreas de mangle en el Golfo, categorizándose de acuerdo con su conservación, recuperación y uso sostenible,

condicionando las actividades compatibles que puedan desarrollarse en cada uno de los sectores con mangle en su proximidad.

Lectura del territorio: lo antrópico

Figura 24

Tipos e índices



Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 1

Figura 25*El mangle como comunidad humana*

Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 1

El Golfo de Urabá, presenta una ubicación estratégica de gran valor geopolítico, por sus posibilidades comerciales marítimas. Ubicado en el mar Caribe antioqueño, su proximidad al Canal de Panamá, punto con flujo de alta intensidad en el tránsito marítimo por su conectividad interoceánica entre Océanos Atlántico y Pacífico lo convierte en una zona de alto interés para las aspiraciones colombianas a la hora de fortalecer su red de puertos internacionales y dar una salida potente al mar desde el Departamento de Antioquia. A nivel nacional, el Golfo se presenta bajo dos miradas, la salida al mar del Departamento de Antioquia, y la posibilidad de establecer una alternativa interoceánica entre océanos Atlántico-Pacífico al canal de Panamá, estudiándose propuestas a través de sistema ferroviarios complementarios (Ferrocarril Verde Interoceánico, Red férrea del Pacífico, entre otros).

El nacimiento de la población de Turbo está directamente relacionado con los procesos emergentes portuarios en la Bahía y a la semilla de intercambio de tráfico comunitario y territorial que hoy supone el Waffe, centralidad del área urbana y nodo principal de las dinámicas

asociadas al tráfico territorial actual. En torno a esa primera centralidad, la buena geoterritorialización de la Bahía deriva en la aparición de nuevas infraestructuras de distinto calado, hasta el estado actual de la Bahía, diverso en escalas, impactos, infraestructuras y actores asociados.

De igual forma, un sector próximo a uno de los corredores naturales del continente americano, es el Chocó biogeográfico, que alberga cerca del 10% de la biodiversidad del planeta, esta área incluye una franja conocida como el Tapón del Darién, territorializada en la zona limítrofe entre Colombia y Panamá, una franja continental de 120 km con área selvática, con serranías y pantanos, ruta de intercambio biológico entre Norte, Centro y Suramérica. Una manifestación de este patrimonio natural rico y diverso son los manglares, que ofertan importantes servicios ecosistémicos para la región.

En una mirada más pormenorizada en el área del Gofó, conviven sectores bajo distintas idiosincrasias y predominancia de flujos y acciones. Áreas como el Delta del Río Atrato, con abundante presencia de manglares y con áreas de importante patrimonio natural, donde predominan pequeñas embarcaciones y muelles artesanales, o el golfo de Turbo, en donde la población gira en torno al muelle del Waffe, corazón del sector por su trascendencia en los intercambios de materiales y personas a nivel territorial y regional.

Clasificación del sistema portuario en categorías y dinámicas específicas

Según indica Urbam (2017) “El análisis de los diversos elementos del Sistema Portuario en la Bahía refleja una diversidad de infraestructuras, embarcaciones, flujos y actores asociados, los cuales conforman un sistema diverso y complementario”, que se clasifican en tres categorías:

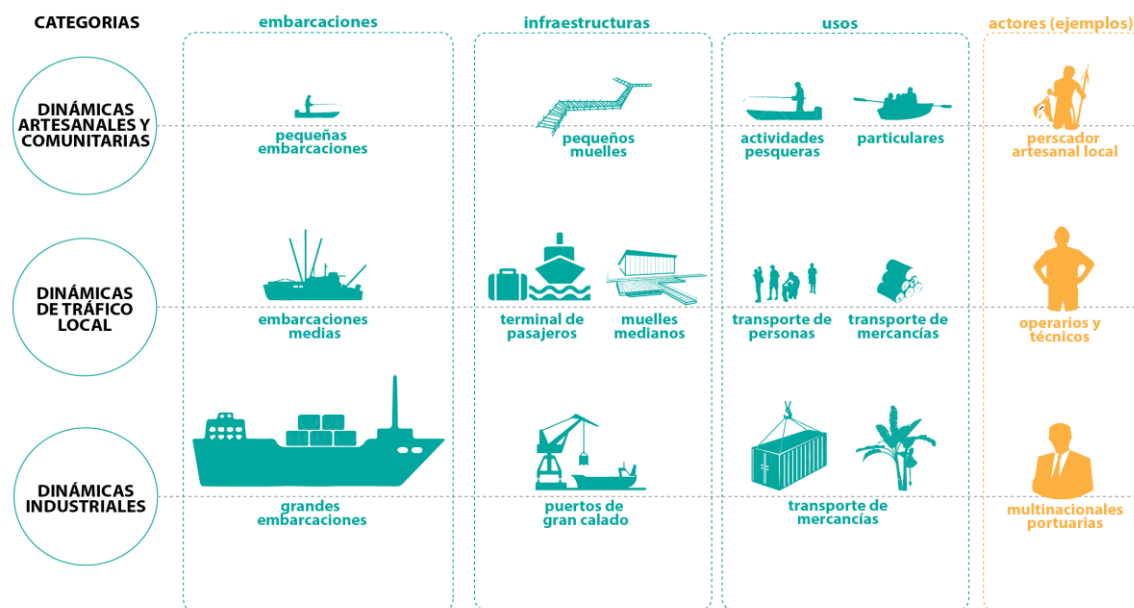
- **Dinámica comunitaria artesanal:** Esta categoría engloba la escala más pequeña, tanto en las infraestructuras, pequeños muelles artesanales, como en las embarcaciones, barcas de

madera sencillas y básicas. Es una dinámica utilizada por las comunidades de las poblaciones territoriales para su movilidad en las distancias cortas de la Bahía, así como para la práctica artesanal pesquera.

- **Dinámica de tráfico territorial:** Esta categoría intermedia tiene como centralidad el Muelle del Waffe, punto de encuentro de intercambio, tanto de mercancías (madera, bananos, entre otros.) como de pasajeros, en los flujos representativos a escala regional.
- **Dinámica industrial:** La categoría industrial engloba los flujos, embarcaciones e infraestructuras asociadas a la implementación en proceso de los tres puertos de gran calado.

Figura 26

Dinámicas



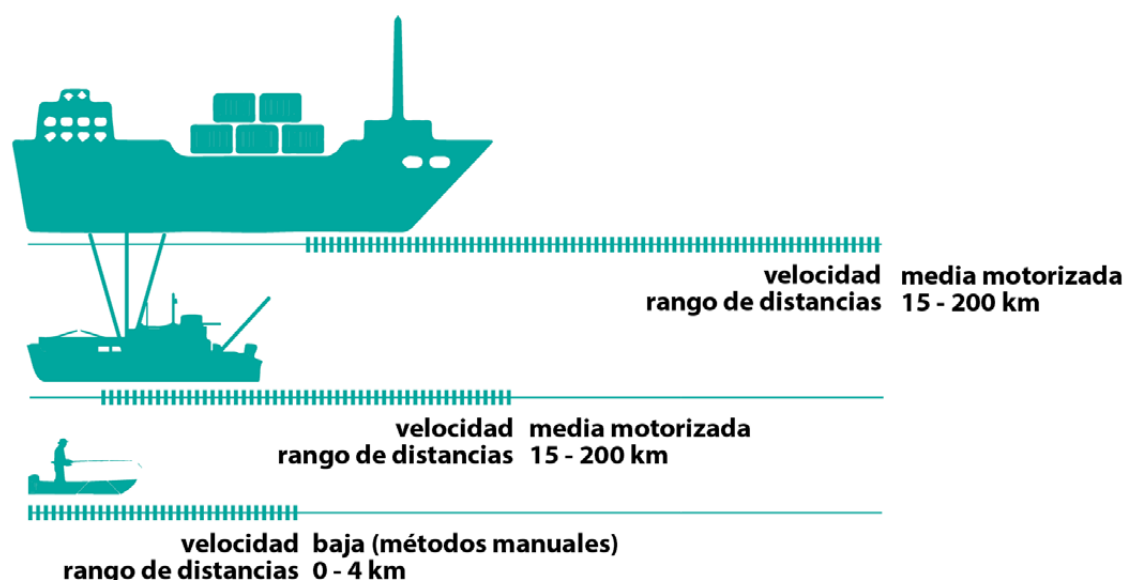
Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 46

Caracterización específica de las dinámicas identificadas en el sistema portuario

Una vez clasificados los elementos del Sistema Portuario se analiza con mayor profundidad la lógica e idiosincrasia de cada una de ellas por separado, así como las relaciones de articulación y complementariedad que aparecen entre ellas. Para cada una, se presenta una ubicación e intensidad de flujos diversa, así como un impacto y un riesgo en su relación con el patrimonio natural. Las actividades y usos asociados, tanto productivos o económicos, como recreativos o socio culturales, tienen especificidades, así como áreas de tránsito o actores asociados.

Rangos y distancias del sistema portuario

La escala y las velocidades potenciales de cada una de las embarcaciones asociadas a las diversas dinámicas del sistema portuario condicionan alcances territoriales a escala internacional, nacional, regional y territorial. Estos radios de impacto limitan los usos y actividades existentes y potenciales de cara a la consolidación del sistema, siendo necesaria la proyección de esta, y complementaria entre las distintas escalas.

Figura 27*Rangos y distancias*

Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 26

Usos asociados

El principal uso asociado a la dinámica artesanal del sistema portuario es el de la movilidad de las comunidades en su contexto más próximo, siendo característico de la región, una idiosincrasia muy próxima con la cultura del agua. Como accesibilidad directa, se convierte en herramienta habitual en actividades económicas de subsistencia, como la pesca artesanal, que a su vez requiere una infraestructura mínima, que, en muchas ocasiones es construida por las propias comunidades con materiales territoriales, de pequeña escala y dispersa en el territorio.

Los usos asociados a la dinámica industrial están directamente vinculados a los grandes transportes de mercancías en embarcaciones de gran calado. Si bien actualmente no existen infraestructuras en tierra para el desembarco directo de las mercancías, se encuentran en proceso de proyecto tres grandes nuevos puertos en este ámbito: Necoclí (Darién Internacional), Turbo

(Pisísí) y Antioquia, que supondrán un incremento cualitativo y cuantitativo en la red de puertos nacionales, aprovechando la territorialización geoestratégica del Golfo y su proximidad a un área de intenso tránsito como el Canal de Panamá.

Flujos

En la dinámica de tráfico territorial, los principales usos están asociados al transporte de mercancías en la región (banano, madera, entre otros.), tanto a nivel de Golfo como a nivel de Cuenca del Atrato, donde se presenta de forma adicional y estratégica el traslado de personas a nivel regional; estas dinámicas se encuentran centralizadas en el muelle del Waffe, de forma híbrida, donde un proyecto de construcción de un nuevo terminal de pasajeros próximo al área urbana, permitiría reducir la presión de flujos actual en el Waffe.

Territorio, participación y transformación local

Una vez identificadas las tensiones multidireccionales, se determinan los diferentes valores estratégicos y se identifican las claves para analizar dichas tensiones, desde una mirada integral del territorio, articulando las dimensiones del desarrollo territorial, físico espacial, ambiental, económico, socio cultural y político institucional, para identificar los impactos, riesgos y oportunidades ambientales y sociales del proyecto.

El proyecto vincula un sistema de gestión socio ambiental, sostenible, alternativo y solidario, para atender la tensión multidireccional entre la comunidad en general, los pescadores artesanales, el sistema de manglares y el proyecto portuario Puerto Antioquia en Bahía Colombia.

La sostenibilidad con enfoque territorial y la participación ciudadana, es la manera como mejor se puede manejar las tensiones multidireccionales entre la comunidad en general, los pescadores artesanales, el sistema de manglares y el proyecto portuario Puerto Antioquia en

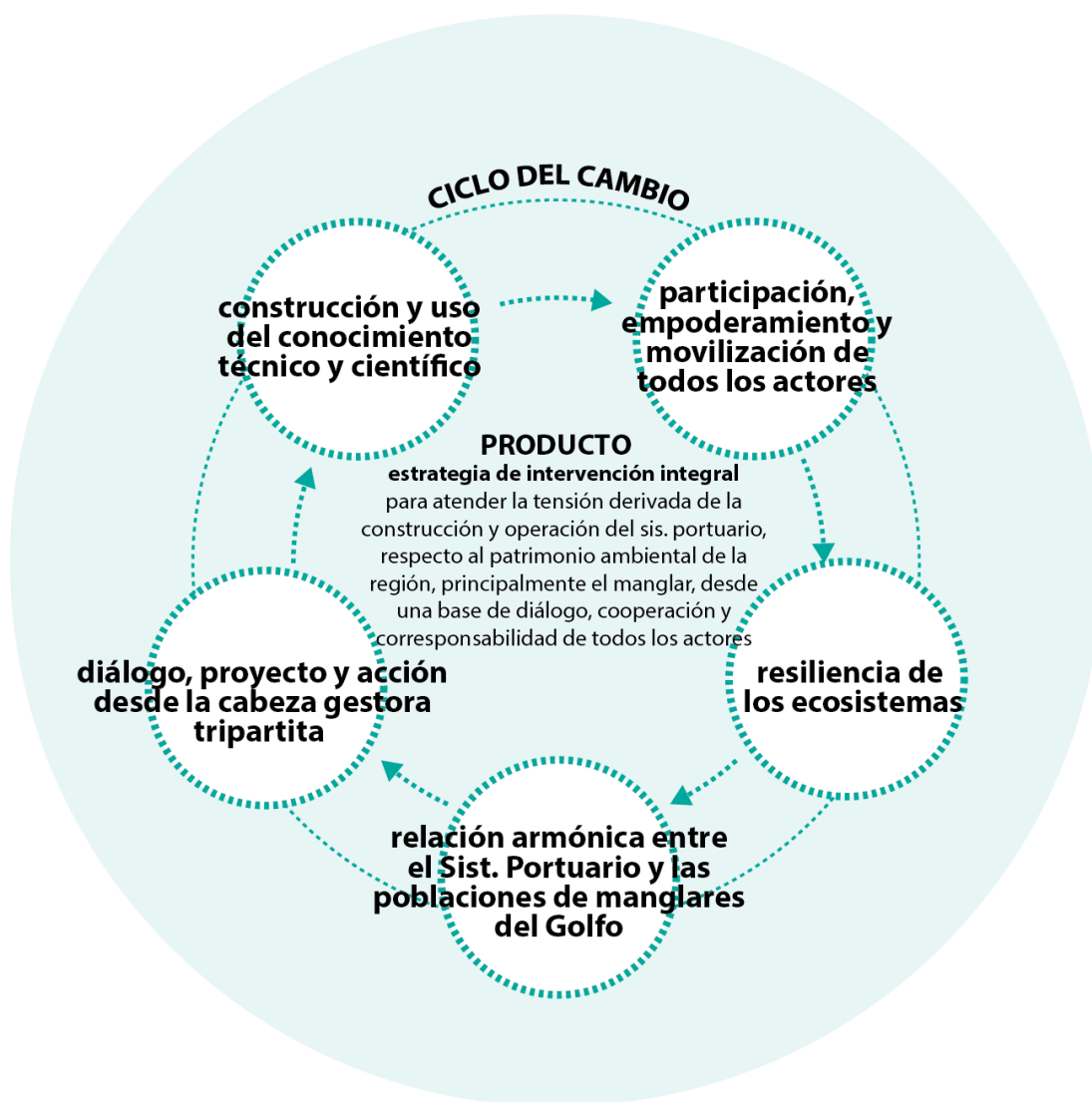
Bahía Colombia, permite consolidar para la tensión a este territorio, al Comité Universidad, Empresa, estado, Sociedad, que a través de la Mesa de Plataformas de Innovación Social, construye la estrategia del Plan Integral para el Desarrollo de Nueva Colonia.

Un primer momento es organizar una herramienta de gestión, un acuerdo de concertación entre las comunidades, la empresa y el gobierno, que se monitoreará de manera regular, para el diálogo transparente, libre e informado, sobre las tensiones multidireccionales entre la comunidad en general, los pescadores artesanales, el sistema de manglares y el proyecto portuario Puerto Antioquia en Bahía Colombia, de carácter público, privado y social, con la asesoría de la academia. Este espacio tendrá un actor protagónico del territorio, con representación de las diferentes organizaciones sociales de jóvenes, mujeres, juntas de acción comunal y demás organizaciones sociales, denominado Comité Técnico Territorial, que con la empresa Puerto Antioquia y el Comité, Universidad, Empresa, Estado, Sociedad –Cuees, construirán herramientas y harán seguimiento y evaluación a todo el proceso. Actualmente, se puede acceder a información levantada por instituciones como Corpourabá o Invemar, entre otras, y se asegura información del proyecto Puerto Antioquia, para el cumplimiento licenciamiento ambiental y de investigaciones académicas que tengan las diferentes universidades con presencia en el territorio.

El ciclo de cambio se logra como se muestra en el siguiente gráfico, con conocimiento del territorio y manejo de los indicadores.

Figura 28

Ciclo del cambio



Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 50

Análisis de las tensiones en las dinámicas del desarrollo portuario asociadas al medio ambiente

Nivel artesanal

La pesca artesanal y los manglares, son dinámicas frágiles que actualmente requieren mayor apoyo estatal y de la autoridad ambiental; por otro lado, para aprovechar las ventajas comparativas que posibiliten la activación de la economía local incluyendo a las comunidades y a la empresa Puerto Antioquia, se deben diseñar proyectos conjuntos que atraigan al turismo internacional; la empresa y el Estado, deberán apoyar la constitución de las ventaja competitivas de las comunidades y el territorio de manera sostenible ambiental, social y económicamente.

Nivel regional

Actualmente existe un sistema portuario no convencional, que, junto con el problema de la falta de tratamiento de aguas residuales del municipio, a lo largo de los años han venido teniendo un impacto ambiental importante en el sitio conocido como el waffe de manera directa, pero que afecta por consecuencia las aguas del Golfo de Urabá. Con la construcción de Puerto Antioquia como un puerto moderno con última tecnología de vanguardia, se podrá mitigar de manera importante los impactos actuales del tráfico portuario a pescadores y a sistemas de manglares, entre otros.

Nivel industrial

El proyecto portuario Puerto Antioquia, es un proyecto licenciado, que además fue formulado, teniendo en cuenta los estándares de la Corporación Financiera Internacional y del BID Inversiones, en un nivel industrial pero con exigencias muy fuertes, lo que podría garantizar en su construcción y operación, un cumplimiento de normas con respecto a los Derechos Humanos, al mejoramiento del ambiente, al mejoramiento de las comunidades de su zona de

influencia, constituyéndose en una oportunidad para tramitar las tensiones y los conflictos multidireccionales.

Planes estratégicos

El diseño de planes estratégicos, permite plantear dinámicas integrales para el desarrollo territorial, respondiendo así, a las expectativas más sentidas, incluyendo visión del territorio y que respondan a un desarrollo humano y sostenible, con crecimiento en equidad, democracia, convivencia, paz, derechos humanos, salud y seguridad de la comunidad, patrimonio cultural, trabajo y condiciones laborales, eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación, conservación de la biodiversidad y manejo de los recursos naturales y tratamiento diferencial a pueblos étnicos.

Dimensión ambiental.

- Plan de gestión ambiental articulada público/privado/social

Dimensión físico - espacial.

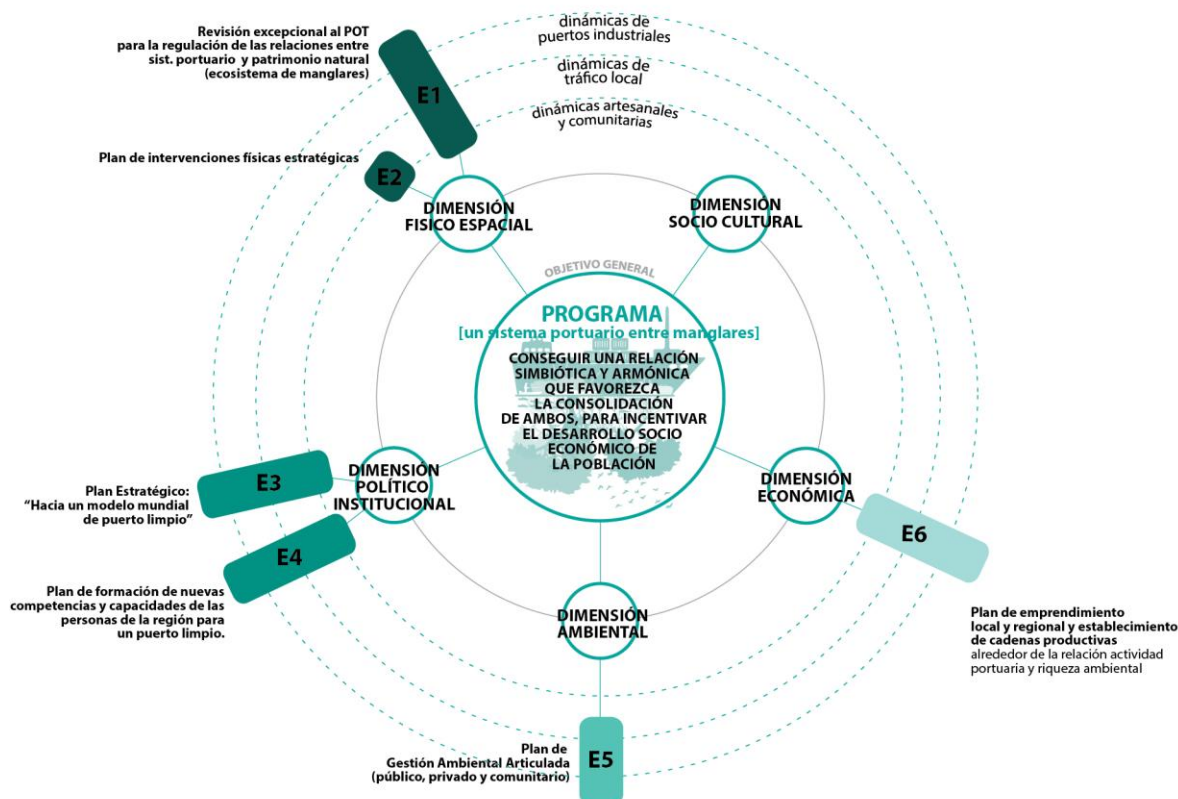
- Incidencia en el ordenamiento territorial
- Plan integral para el desarrollo de Nueva Colonia y Rio Grande

Dimensión político - institucional.

- Fortalecimiento de la participación política y ciudadana
- Fortalecimiento del Comité Técnico Territorial y las diferentes instancias de representación, mujeres, jóvenes, juntas de acción comunal, pescadores artesanales y consejos comunitarios.

Dimensión económica.

- Generación de competencias y habilidades para la vida y la productividad, en el nuevo contexto territorial.

Figura 29*Planes Estratégicos según dimensiones*

Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 40

Sistema de intervención integral

Se presenta a continuación el sistema de intervención integral, sostenible, alternativo, solidario y socialmente incluyente, con base en el diálogo, la cooperación y la corresponsabilidad de todos los actores del territorio, incorporando un sistema de gestión basado en acuerdos y la construcción de herramientas de manera participativa para el desarrollo con enfoque territorial.

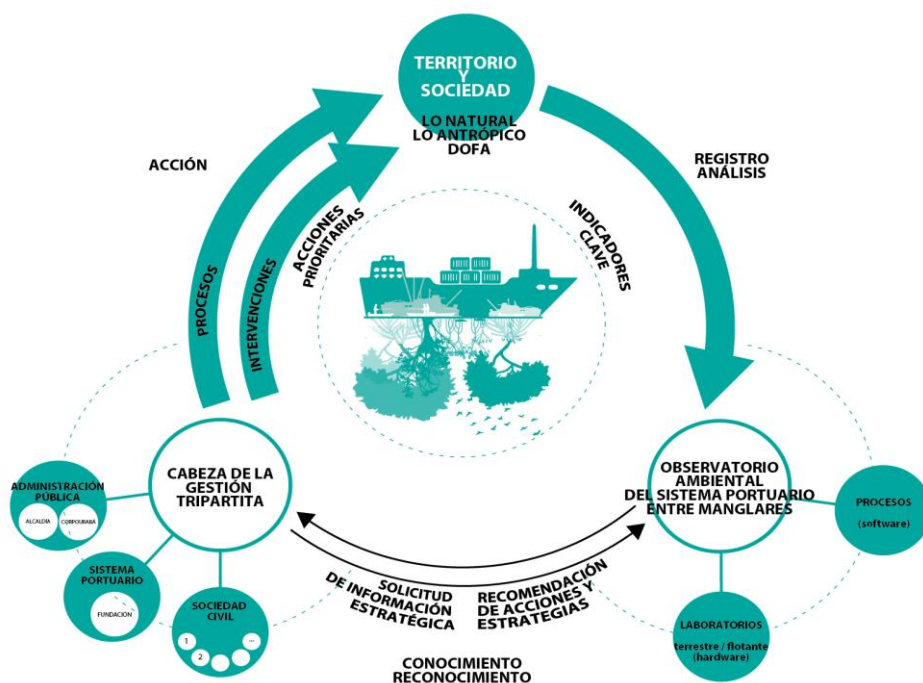
Instrumento de gestión para la implementación y seguimiento del proceso en el territorio

Como se muestra en la siguiente ilustración, el Sistema propuesto para el funcionamiento

del programa permite relacionar “los tres elementos planteados: **El territorio** con sus retos y dinámicas, problemas y oportunidades, **El observatorio**, donde se realizan las mediciones y herramientas para hacerle seguimiento al territorio, y **La cabeza tripartita de la gestión**, el espacio en donde todos los actores conversan para encontrar el mejor camino, y se organiza la gestión de este proceso. El diálogo entre los actores es el principal motor del avance, que se alimenta de la evidencia científica y del conocimiento sobre el territorio, para intervenir y llevar a cada uno a cooperar desde sus posibilidades y condiciones, para un propósito común.” (Urbam, 2027)

Figura 30

Diagrama Sistema de gestión



Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales, pág. 62

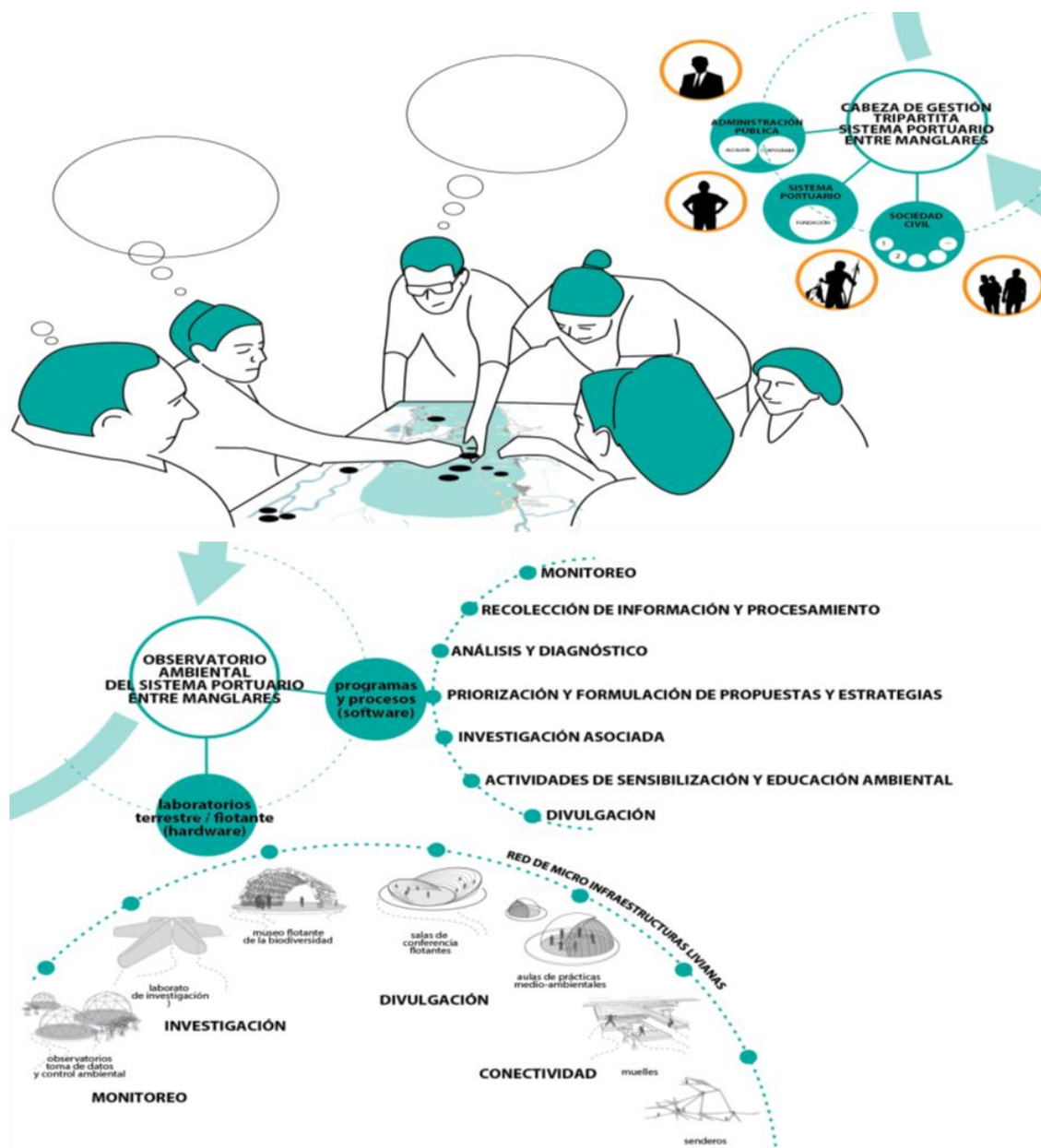
La cabeza de gestión tripartita: lo público, lo privado y la sociedad civil vs el observatorio ambiental

La constitución de un observatorio de las dinámicas de la tensión entre el Sistema Portuario y la población de mangle del Golfo permite la administración de información, no solo del territorio mismo, sino para el manejo de indicadores, articulando entidades como Invemar o Corpourabá, que regularmente toman muestras y hacen observaciones sobre el Golfo. Asimismo, articular la información que producen los instrumentos y sistemas de seguimiento y monitoreo del Sistema Portuario a través de la interventoría ambiental de los Proyectos, arroja información detallada en cumplimiento de términos que están contemplados en la licencia ambiental. El Observatorio, también puede trabajar problemas específicos y brindar soporte técnico permanente, para lo cual, es fundamental la presencia de la academia a través de las diferentes entidades de educación superior y de investigación, que aportan al proceso.

El Observatorio funciona a través de tres laboratorios de monitoreo, uno, en el entorno más cercano al manglar, mirando las actividades artesanales y la baja exposición a impactos; otro, en el área de influencia del Puerto del Waffe, para mirar los impactos del Puerto Regional y el tercero, en el área de influencia de Puerto Antioquia como ejemplo de Puerto Industrial. Se recogen los indicadores, se procesan, se analizan y se traducen en reportes con información estructurada relacionada con los objetivos a los que se pretende.

Figura 31

Cabeza de gestión tripartita



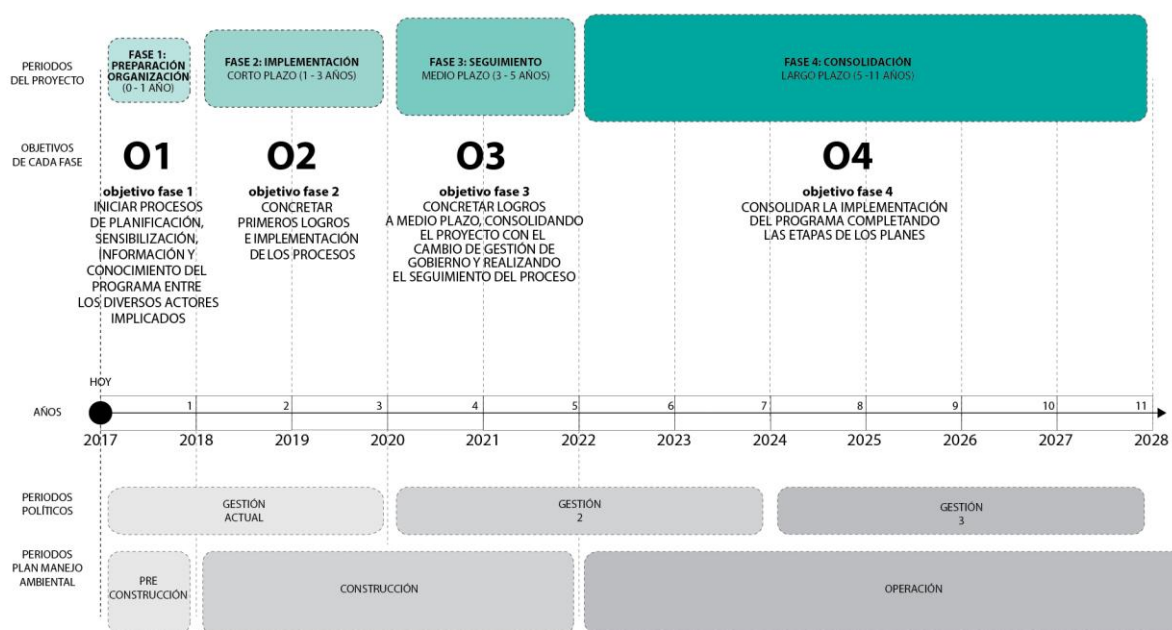
Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 44

Fases y planificación temporal

El tiempo está determinado por los periodos de gobierno o constitucionales de las administraciones municipales, abarcando como mínimo las administraciones del año 2022 y las siguientes cuatro (4) administraciones municipales, terminado su implementación en el primer año de la administración que inicia en el 2037. Así mismo, están comprendidos por las fases de Pre-construcción, construcción, y operación que plantea la licencia ambiental.

Figura 32

Diagrama Planificación y fases



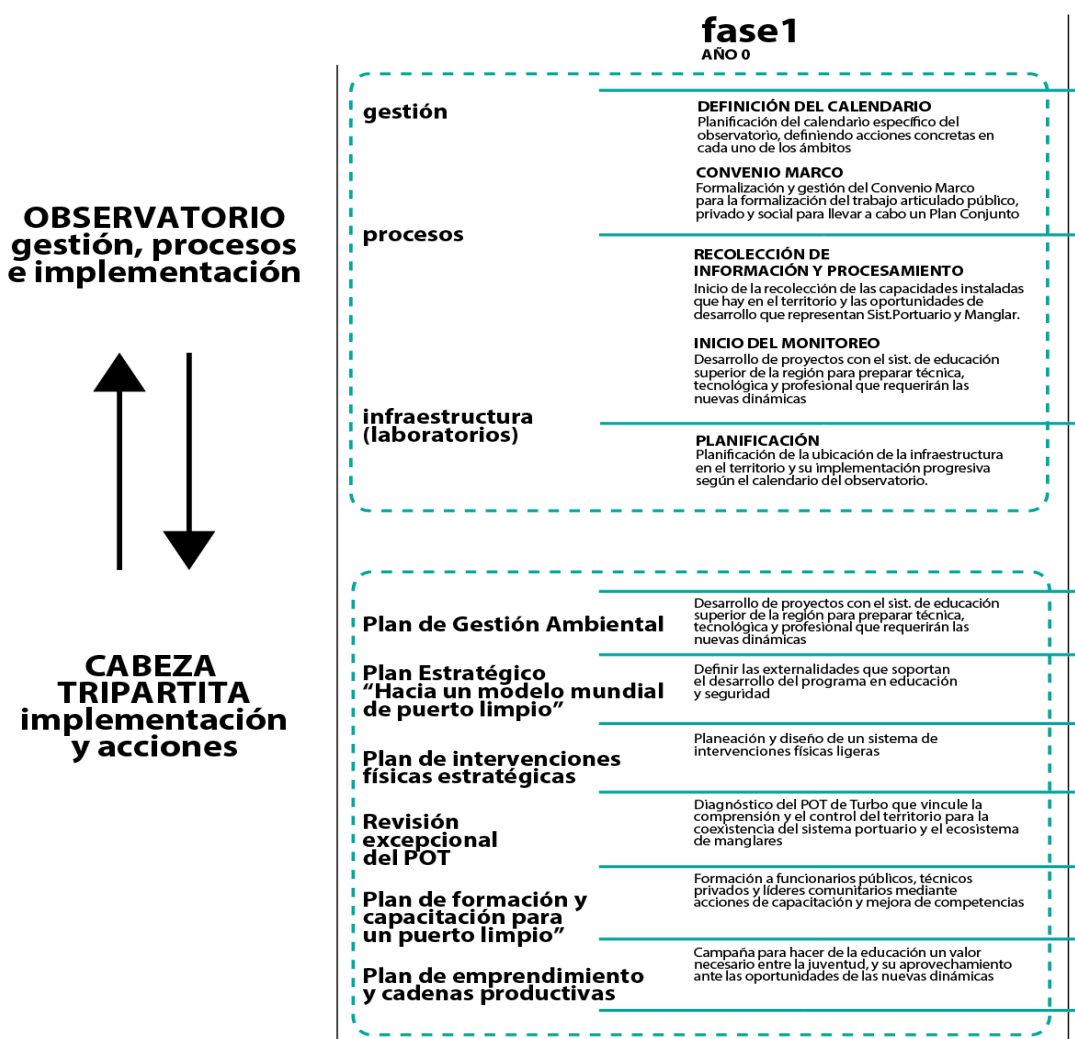
Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 62

Para el desarrollo del proyecto, se determina una Cabeza de Gestión Tripartita, quien tendrá a cargo la toma de decisiones en los procesos y las intervenciones en el territorio, articuladas a través del Plan de Gestión Ambiental, Plan Estratégico “Hacia un Sistema mundial

de puerto limpio”, Plan de intervenciones físicas estratégicas, Revisión excepcional del POT, Plan de formación y capacitación para un Puerto Limpio, Plan de emprendimiento y cadenas productivas, apoyado con un instrumento que le permita relacionarse con el territorio desde el manejo de la información y el conocimiento de las dinámicas que se desarrollan en la tensión central que define este Proyecto.

Figura 33

Acciones estratégicas en el tiempo



Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 48

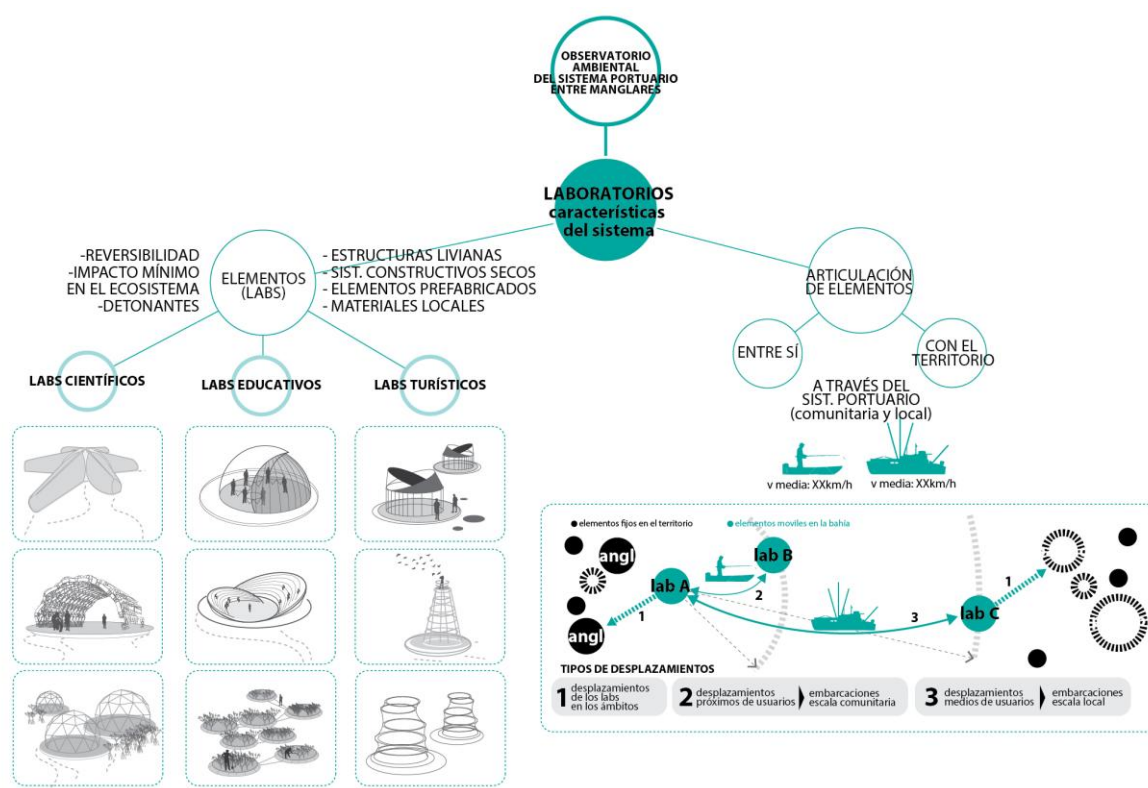
Figura 34*Fases*

fase 2 A 3 AÑOS	fase 3 A 3 AÑOS	fase 4 A 12 AÑOS
ACTUALIZACIÓN DEL CALENDARIO		
ACTUALIZACIÓN DEL CONVENIO MARCO		
- INFORMACIÓN Y PROCESAMIENTO		
- ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO		
- INVESTIGACIÓN ASOCIADA		
- ACTIVIDADES DE SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN AMBIENTAL		
- PRIORIZACIÓN Y FORMULACIÓN DE PROPUESTAS Y ESTRATEGIAS		
- DIVULGACIÓN		
- MONITORIEO		
INICIO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Primeros laboratorios en el territorio. Inicio de los procesos asociados.	CONSOLIDACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Laboratorios en el territorio y procesos asociados	
Capacitación y formación de jóvenes de acuerdo a las tendencias de desarrollo y crecimiento del mercado laboral y de la actividad económica en la región		
Desarrollo de intervenciones con prioridad 1	Desarrollo de intervenciones con prioridad 2	Desarrollo de intervenciones con prioridad 3
Formulación, aprobación e implementación de las revisiones identificadas en la fase de diagnóstico		
Formación a funcionarios públicos, técnicos privados y líderes comunitarios mediante acciones de capacitación y mejora de competencias		
Programa para el impulso de generación de empleos que aborran mano de obra local		

Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 49

Articulación del sistema con laboratorios territoriales

La territorialización de los laboratorios varía según el programa y las necesidades, quedando definidas unas áreas de circulación asociadas a las dinámicas del desarrollo, los ámbitos, los laboratorios, micro infraestructuras móviles en la bahía, detonan distintas actividades según se presente la necesidad concreta. Por ello las distancias existentes entre los distintos laboratorios con el territorio varían. Entre distancia entre nodos y el tiempo que toma en ser recorrida según la embarcación condiciona su uso: en distancias cortas aparecen embarcaciones de escala comunitaria, mientras que cuando la distancia aumenta, se hace uso de las embarcaciones de mayor envergadura de la escala territorial.

Figura 35*Laboratorios y su articulación*

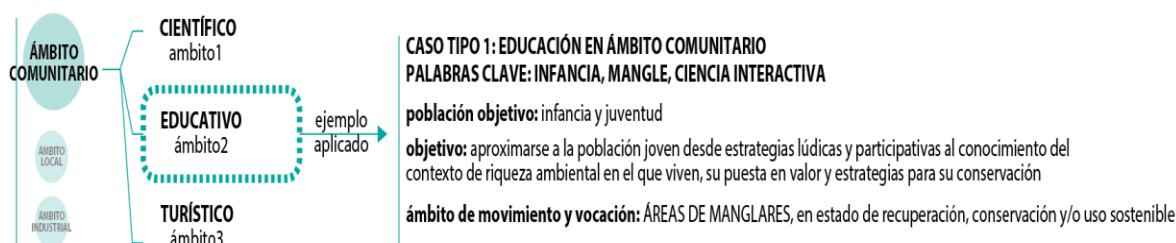
Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 53

Caso tipo 1, actividades asociadas a lo comunitaria artesanal

Es un laboratorio lúdico para la población escolar, que permite la sensibilización frente a los servicios ecosistémicos de los manglares, a través del arte y el juego.

Figura 36

Ámbito: comunitario con vocación educativa escala 2, bocas del Atrato



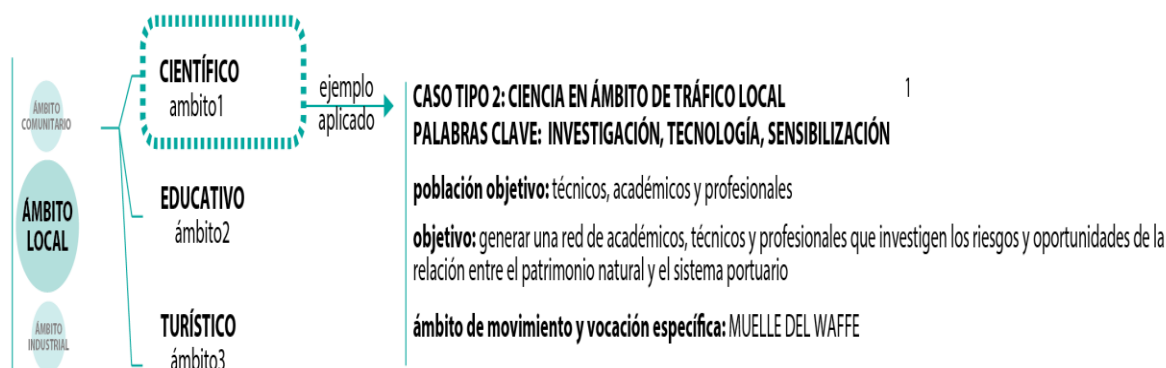
Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 58

Caso tipo 2, actividades asociadas a la dinámica de tráfico territorial

Este laboratorio es para tomar muestras desde la academia y las entidades científicas para el desarrollo de ciencia, tecnología e innovación, que permita monitorear, además, todas las dinámicas del tráfico territorial.

Figura 37

Ciencia en el ámbito de tráfico territorial



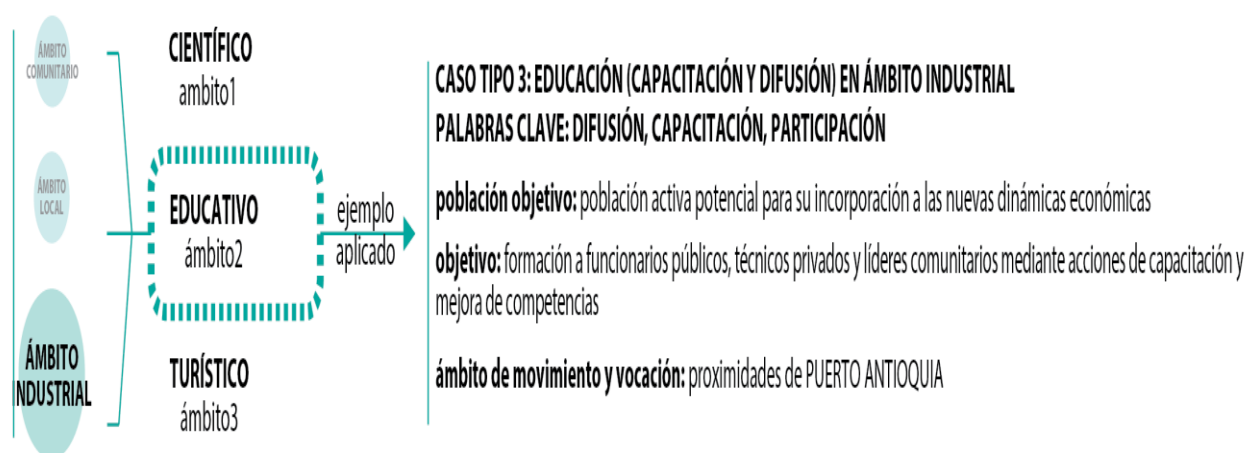
Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 60

Caso tipo 3, actividades asociadas a la industrial

Es un espacio para el encuentro y la reflexión académica cercana a las comunidades, donde se puedan realizar procesos de capacitación a los diferentes grupos de interés que tengan que ver con la industria portuaria.

Figura 38

Actividades asociadas a la educación, capacitación, participación ámbito industrial



Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 61

Dinámicas integrales para el desarrollo territorial –claves para reducir la presión multidireccional

Las decisiones para un futuro compartido

Aunque por movilización se entienda como la capacidad de la participación ciudadana por motivos compartidos en un momento determinado (Marín, s.f) , para el caso específico de las propuestas estratégicas integrales de desarrollo en la zona de influencia del proyecto de Puerto Antioquia, esta capacidad de participación se convierte en uno de los primeros llamados que se

hace dentro del convenio Marco de desarrollo regional, dado que existen retos atractivos entre la participación de estado, el sector portuario y empresarial, la academia y por ende de la misma comunidad.

Por lo anterior, los postulados que hacen parte de la Dinámica integral de desarrollo Territorial -DIDT, como concreciones para el Desarrollo Humano Integral Sostenible, y logren los prósitos de los pobladores afectados por las tensiones que se generen, deben permitir que las propuestas priorizadas, además, de poder ser llevadas ante los entes que hacen parte de las agendas nacionales de desarrollo, tengan la prioridad para su desarrollo.

Lograr el Desarrollo Humano Integral Sostenible en la zona de influencia del proyecto de Puerto Antioquia, debe surgir como un requerimiento de la práctica, en los procesos donde se formulan las nuevas formas de intervención, y ante las limitaciones que las dimensiones clásicas pueden presentar ante el nuevo enfoque que presente el desarrollo regional de la zona.

Por lo anterior, se debe realizar una caracterización de las Dinámicas del Desarrollo que den cuenta del Desarrollo Humano Sostenible y que son los que en definitiva se buscan con el Desarrollo Integral Territorial DIT, una metodología propuesta por la Fundación Social, aplicable en todos sus elementos a las condiciones específicas de las zonas de influencia de proyectos portuarios, como tema objeto de estudio del presente proyecto de investigación. En este orden de ideas, la construcción de las DIDT se realiza con el enfoque de los indicadores sociales, políticos, económicos y culturales que se emplean regularmente, siempre y cuando permita la identificación de los problemas estructurales que presenta el desarrollo de las zonas de influencia, pero, cuya comprensión debe rebasar todas las dimensiones tradicionales, por esto el compromiso deb ser integral de todos los actores involucrados en el proceso (Quintero, 2004).

Características generales

El propósito del desarrollo, ligado al objetivo de desarrollo sostenible # 8 “Fomentar una Asociación Mundial para el Desarrollo”, que se pretende sea alcanzado en la medida en que se garantice la participación de todos los actores estratégicos, requiere ser visualizado por y que se ponga al alcance de todos; por lo cual se necesita entre otros y como se plantea en Manos Unidas, (2014), “un nuevo orden de relaciones, entre personas, asociaciones, empresas, organismos públicos, y entre países, que refleje la fraternidad que nos une a todos” (p. 1), que lleve a la concertación de sentidos compartidos, de significaciones comunes, de imaginarios colectivos favorables al desarrollo deseado para hacerlo comprensible en forma similar y accesible a todos (Quintero, 2004).

Ahora bien, las dinámicas presentadas no permiten asociaciones de tipo arbitrarias, como en muchos de los casos se presenta, más aún cuando se identifican intereses de tipo particular, sino que, alestar orientados hacia beneficios comunes, corresponden a relacionamientos verificables sobre todo en la práctica social. El carácter sistémico de las DIDT, permite limitar cada dinámica, y dependiendo del tipo de desarrollo colectivo que requiera atención, frente a la totalidad del desarrollo, y por lo cual se exigen altos niveles de consistencia interna en cada una de ellas. Se plantea entonces que se refuerzan unas a otras en la perspectiva del Desarrollo Integral, es decir que, la complementariedad, hace posible la correlación entre las diferentes dinámicas para generar sinergías en el planteamiento de la intervención (Quintero, 2004).

Lo que se puede esperar, para el desarrollo integral territorial, no se producirán, sino por la concurrencia de todas las dinámicas.

Identificación de las dinámicas integrales del desarrollo territorial.

Competitividad.

Por competitividad, se entiende a la capacidad que estructura social territorial puede generar estados de riqueza para un mejor estándar de vida para todas las personas, y se relaciona estrechamente con la productividad, en la medida en que las regiones identifiquen y potencien sus propios recursos, (Sáez de Viteri, 2000).

La Solidaridad

Considerada como lo que mantiene a los grupos sociales como un colectivo, buscando un propósito en prospectiva en cuanto a la certeza de pertenecer a un mismo tejido social, compartiendo la perspectiva de la unidad de toda la humanidad, (Quintero, 2004, p. 41)

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, se puede decir que,

“Es aquella que, no puede ser reducida a una dimensión atributiva, porque no es algo recibido y asumido de una vez por todas; lo contrario significa considerarla como un elemento estático, fijado, que remite a una colectividad definida de manera invariable y prácticamente inmutable (García, 2008, p. 5)”

La gobernabilidad

La gobernabilidad la vamos a entender como aquel orden social que es construido por todos y que de la misma manera se hace cumplir por todos, de manera que los diferentes objetivos comunes de la sociedad, se logren a través a través de una gestión cooperada con un Estado que es legítimo y que representa a diferentes enfoques de la ciudadanía, pero de forma ordenada, buscando siempre la democracia, la participación, la convivencia, la prosperidad y los derechos humanos (Quintero, 2004).

Legitimidad

La idea fundamental de la legitimidad, es el reconocimiento de todos los sectores de una sociedad que están bien representados políticamente, expresada ese reconocimiento, por los resultados y las soluciones a las diferentes problemáticas de la población, lo que permite un ambiente de convivencia y desarrollo.

Sostenibilidad

Entenderemos la sostenibilidad, como la posibilidad de armonizar las interacciones ambientales, económicas y sociales, de manera tal, que se pueda dar respuesta a las necesidades de la población actual, sin sacrificar el bienestar de los pobladores del futuro.

“Actualmente, la noción de sostenibilidad se ha extendida tanto que con frecuencia su uso es confuso. Incluso, al hablar de sostenibilidad económica o social se suelen omitir los principios básicos de tipo ecológico ambiental para expresar ideas contradictorias como es el concepto de crecimiento sostenido o desarrollo sostenido. Si, simultáneamente, no se logra especificar qué tipo de sostenibilidad económica y social es adecuada para complementar a la ecológico- ambiental, no será posible definir un nuevo Sistema mundial de desarrollo que sea a la vez ecológicamente racional y socialmente justo (Jiménez, 1997. p. 18)”

Desarrollo Sostenible

Un desarrollo sostenible, busca un equilibrio entre las dimensiones físico-espacial, ambiental, socio-cultural y socio-económico, que a través de un proceso político institucional, genera una visión compartida, organizada y cohesionada de los diferentes sistemas que permiten la vida de todos los seres en el planeta.

Es decir, “...el concepto de sostenibilidad, relaciona sociedad y naturaleza, se introduce en el mundo de lo social, lo económico y lo político, es decir, en su sentido más amplio, en el mundo de lo cultural” (Quintero, 2004).

Las dinámicas integrales de desarrollo territorial como claves para reducir la presión multidireccional en los territorios

La concepción del Desarrollo Humano Sostenible, en el cual se enmarca la propuesta del Sistema, se encuentra en las Dinámicas Integrales de Desarrollo Territorial DIDT, no como Sistema, sino como finalidad. El objetivo es que sectorialmente se generen indicadores de bienestar desde elementos constitutivos y fundamentales para la calidad de vida, como son la educación, la salud, la participación, los Derechos Humanos y la infraestructura de servicios públicos, en estrecha relación casi que “simbiótica” con el cuidado del medio ambiente.

Condiciones básicas para el desarrollo territorial CBDT

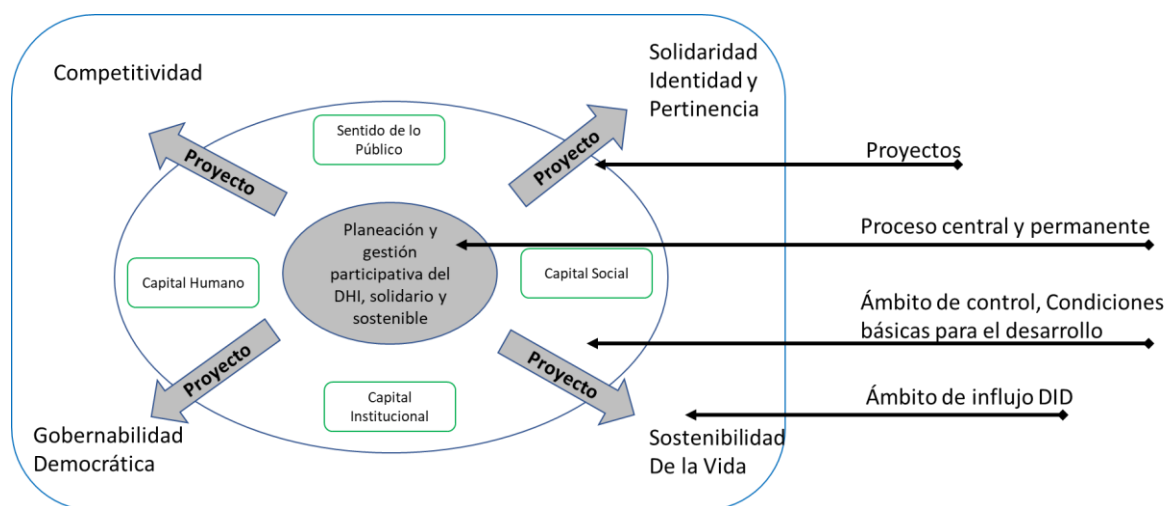
Las condiciones básicas para el desarrollo territorial, conciben resultados mínimos que son importantes para poder generar detonantes en el desarrollo territorial, esto permite identificar qué es logable en un contexto específico, haciendo énfasis en lo que contribuye al bienestar y la calidad de vida de los pobladores.

Este proceso debe contemplar que los mismos actores planeen y participen en su propio desarrollo territorial, identificando y priorizando sus propias iniciativas, programas y proyectos, lo que busca consolidar en el corto, mediano y largo plazo, sostenibilidad, capital social, institucionalización y sentido de lo público.

Ámbitos del sistema de intervención integral

Figura 39

Ámbitos de la intervención en el Sistema Integral



Fuente: Elaboración propia con información de (Quintero, 2004)

Los ámbitos para el sistema de intervención integral y como se presenta en la gráfica 28, enfatiza en los diferentes Escenarios, la participación de los Actores que van a ser parte del proceso de Desarrollo. El método, permite ser desarrollado tomando referentes básicos teóricos de la acción social y teniendo en cuenta experiencias de líderes y tomadores de decisiones en el sector público como en el privado, esto permite "...verificar el resultado desde su validación en procesos reales de desarrollo social..." (Quintero, 2004).

Estos proceso según Quintero, son: La construcción de lo público, el fortalecimiento del capital social, el fortalecimiento del capital humano, el fortalecimiento del capital institucional.

Las categorías y variables que componen las CBDT

-La construcción de lo público: La construcción de un sentido colectivo, la construcción de identidad colectiva, la visibilización pública y la construcción colectiva de la norma.

-La construcción de Capital Social: La Confianza entre los actores del desarrollo, la asociatividad y la cooperación solidaria.

-La construcción de Capital Humano: Disposición de conocimientos para el Desarrollo Humano Integral y Sostenible DHIS, disposición de habilidades para el DHIS, y la capacidad de promover la participación ciudadana.

-La construcción de Capital Institucional: La permanencia de los procesos y la inserción en las dinámicas sociales globales.

Tomando las 4 Condiciones Básicas para el Desarrollo, con sus 12 categorías y sus 31 variables, se puede garantizar la reducción de la presión y el conflicto multidireccional, como logro del resultado de la aplicación del Sistema de Intervención Integral.

Las fases del modelo del sistema de intervención integral territorial y las condiciones básicas para el desarrollo

Se busca dar continuidad y coherencia al Sistema de Intervención Integral en el tiempo y por lo cuál se propone seguir la siguiente ruta de acuerdo a (Quintero, 2004):

- En la construcción de lo público, el eje articulador es la formulación participativa del Plan Estratégico de Desarrollo Territorial- Regional;
- En la construcción de Capital Social, todo gira en torno al fortalecimiento o creación de las formas organizativas que requiere la territorialidad para agenciar su desarrollo;

- En la construcción de capital humano, el empoderamiento se expresa en la consolidación de un conjunto de actores capacitados y comprometidos con la gestión del desarrollo;
- Y en la producción de capital institucional, todo el esfuerzo gira alrededor de la conformación de una instancia formal que, siendo representativa de todos los actores, se apersona de promover en forma continua el desarrollo de la territorialidad o región.

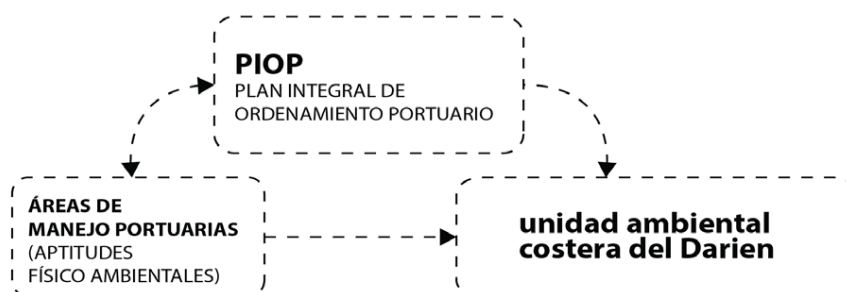
Como secuencia, y para lograr resultados, se presenta un cálculo aproximado del tiempo requerido para cada fase que postula un escenario rápido de unos 4 años, y otro lento cercano a los 6 años.

Aplicación proyecto Puerto Antioquia

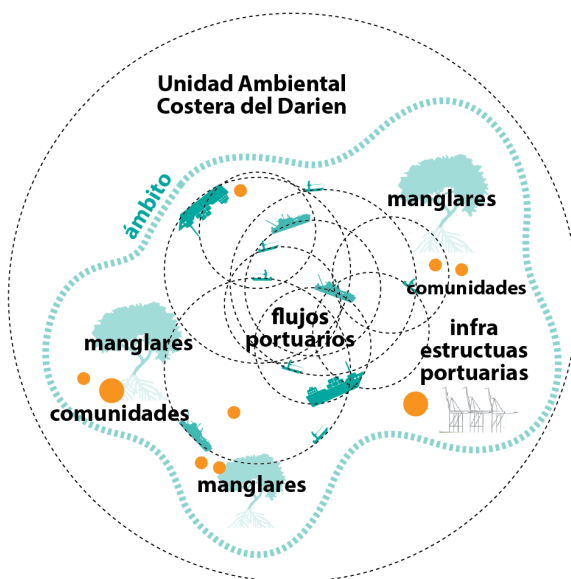
La propuesta se ha desarrollado y pretende completar su implementación en el proyecto portuario Puerto Antioquia, localizado en el Corregimiento de Nueva Colonia del Distrito de Turbo, en el Departamento de Antioquia, teniendo en cuenta, además, territorialmente, la Unidad Ambiental Costera del Darién y considerando las diferentes dinámicas integrales del desarrollo.

Figura 40

Relación condiciones –aptitudes territoriales y ordenación portuaria nacional



Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 16

Figura 41*Unidad ambiental costera del Darién*

Fuente: Urbam. (2016), Un Sistema Portuario entre Manglares. Taller laboratorio 2. Pág. 16

La mirada sistémica de las diferentes dinámicas, nos permiten develar el entramado de relaciones que posibilitan identificar las unidades de análisis, como las mismas dinámicas.

- a. **Dinámica comunitaria artesanal:** Esta categoría engloba la escala más pequeña, tanto en las infraestructuras, pequeños muelles artesanales, como en las embarcaciones, barcas de madera sencillas y básicas. Es una dinámica utilizada por las comunidades de las poblaciones territoriales para su movilidad en las distancias cortas de la Bahía, así como para la práctica artesanal pesquera.
- b. **Dinámica de tráfico territorial:** Esta categoría intermedia tiene como centralidad el Muelle del Waffe, punto de encuentro de intercambio, tanto de mercancías (madera, bananos, entre otros) como de pasajeros, en los flujos representativos a escala regional.

- c. **Dinámicas industriales:** La categoría industrial engloba los flujos, embarcaciones e infraestructuras asociadas a la implementación, en proceso de un puerto de gran calado.

La clasificación de todos los elementos del Sistema Portuario en las categorías presentadas como son la Dinámica Artesanal Comunitaria, la Dinámica de Tráfico Territorial y la Dinámica Industrial, ayuda a analizar con mayor profundidad la lógica e idiosincrasia de cada una de ellas por separado, así, como las relaciones de articulación y complementariedad que aparecen entre ellas. Cada una, presenta una ubicación e intensidad de flujos diversa, así, como un impacto y un riesgo diverso en su relación con el patrimonio natural. Las actividades y usos asociados, tanto productivos, económicos como recreativos o socio culturales, tienen especificidades en cada una de ellas, así, como áreas de tránsito o actores asociados.

La escala y las velocidades potenciales de cada una de las embarcaciones asociadas a las diversas dinámicas del sistema portuario condicionan alcances territoriales a escala internacional, nacional, regional y territorial. Estos radios de impacto condicionan los usos y actividades existentes y potenciales de cara a la consolidación del sistema, siendo estratégica la concepción del sistema integral y complementario entre las distintas escalas.

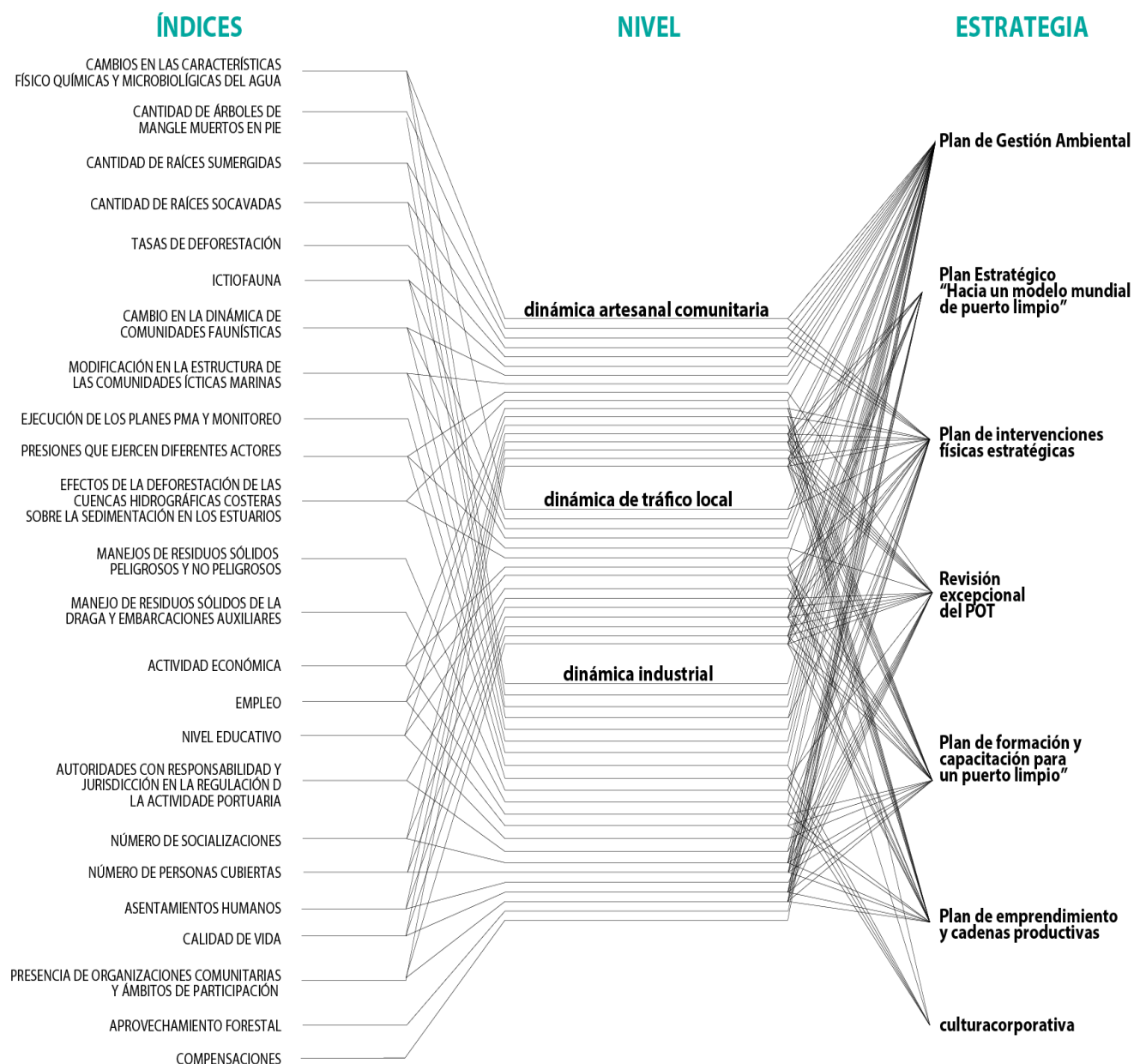
El estudio permitió la identificación de las tensiones multidireccionales, que, con diferentes herramientas de la investigación cualitativa, permitió identificar 23 variables determinantes en las diferentes dinámicas del desarrollo: 11 con un énfasis en lo ambiental y 12 con un énfasis en las dinámicas físico-espacial, socio-económico y político-institucional.

El proceso permitió revisar 7 documentos del proyecto portuario Puerto Antioquia, en los cuales se encuentran varios planes para cumplimiento de la debida diligencia para el Banco Interamericano de Desarrollo y el cumplimiento de estándares internacionales, además, de todo el proceso de licenciamiento del proyecto en donde se identifican 136 indicadores diferenciados

en los componentes socio-económico, abiótico y biótico, que se pueden cruzar con 25 factores que se relacionan con el proyecto portuario Puerto Antioquia y con el ecosistema de manglar, utilizando la metodología Dofa; estos podrán ser fundamentales para monitorear el comportamiento de las tensiones multidireccionales del territorio y la gestión de los diferentes planes estratégicos.

Figura 42

Relación entre planes estratégicos e índices



Fuente: Urbam. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, pág. 55

Conclusiones

Las dinámicas del desarrollo que se identifican y analizan en el territorio, son claves para definir un sistema de intervención integral, para atender las tensiones multidimensionales y multidireccionales entre pescadores artesanales, el sistema de manglares y el proyecto portuario Puerto Antioquia en Bahía Colombia, respecto a las dinámicas ambientales, sociales, económicas del territorio y permite aprovechar las ventajas del Corregimiento de Nueva Colonia, del Municipio de Turbo, en la Subregión de Urabá, Departamento de Antioquia, en la República de Colombia.

El diálogo y la participación ciudadana, la fortaleza de las organizaciones sociales en la solicitud pacífica, pero vehemente de sus derechos y la apertura de los inversionistas en los inicios del proyecto, posibilita mitigar los impactos negativos en las diferentes dimensiones del desarrollo territorial y generan nuevas capacidades colectivas, posibilitando la construcción de una base sólida para el licenciamiento social y ambiental.

Es fundamental para el trámite de las tensiones en los proyectos de infraestructura, entender la realidad de la población desde la cercanía con el territorio y las diferentes dinámicas que en él se gesta, buscando de manera conjunta y participativa, rutas estratégicas para la sostenibilidad ambiental, económica y social.

Construir acuerdos de desarrollo a través de la concertación, posibilita la generación de confianza, gobernabilidad y gobernanza, entre los diferentes actores públicos, privados, la academia y la comunidad, con planes estratégicos a largo plazo, como herramientas que soportan el desarrollo territorial, más allá de los alcances actuales de una consulta previa.

El análisis y la identificación de las tensiones territoriales, permiten tramitar los conflictos a través de un sistema de intervención integral, que se puede documentar mostrando rutas para otros puertos en la región y otros grandes proyectos de infraestructura.

La actuación como comisión tripartita del Comité Universidad Empresa, Estado y Sociedad, genera condiciones plurales para el desarrollo en las zonas de influencia del proyecto portuario, generando alto valor a las alianzas entre los diferentes actores para construir presentes y futuros más deseables.

La implementación de este proyecto entre las comunidades de Nueva Colonia y Puerto Antioquia, capitalizará una experiencia con enfoque territorial y sostenible, como ejemplo y referencia en términos de reputación para grandes proyectos de infraestructura de este tipo.

La identificación de tensiones, el análisis de los valores estratégicos y el sistema de intervención presentado, complementa el proyecto portuario como un detonante de desarrollo sostenible y realiza cambios en la población, posibilitando que las ventajas comparativas puedan avanzar en un proceso evolutivo a la activación de ventajas competitivas.

La estrategia como sistema de gestión socio ambiental, permite la generación de capacidades territoriales, alrededor de la construcción de nuevas ciudadanías que incluyen el desarrollo sostenible, la participación y la construcción de paz, basada en acuerdos de concertación comunidad-empresa, respaldados por los gobiernos y las universidades.

Finalmente, este trabajo, puede ser un referente para generar altos impactos en el desarrollo en América Latina y El Caribe, donde las tensiones, las relaciones y las dinámicas del desarrollo sean similares en grandes proyectos de infraestructura.

Referencias bibliográficas

- Alemany, J. (2005). El frente marítimo, entre el urbanismo y la planificación portuaria. *Revista Portus*, 1. Obtenido de http://retedigital.com/wp-content/themes/rete/pdfs/portus/Portus_10/El_frente_mar%C3%ADtimo.pdf
- Alemany, J. (2015). Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia atinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista Transporte y Territorio*, 70-86. Obtenido de [Dialnet-IncidenciaDelPuertoEnLaCiudadLaExperienciaLatinoam-5113988%20\(1\).pdf](http://dialnet-incidencia-del-puerto-en-la-ciudad-la-experiencia-latinoam-5113988%20(1).pdf)
- Amil, C. (2004). Tesis. *Integracion urbana de los espacios portuarios*. Coruña, España: Universidad Da Coruña. Obtenido de <https://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/monografia9.pdf>
- ANDI. (2019). Cámara Marítima y Portuaria. *Estudio de Política portuaria comparada, Colombia y seis países referentes de América Latina*. Bogotá, Colombia: ANDI. Obtenido de <http://www.andi.com.co/Uploads/Maritima%20y%20portuaria.pdf>
- Arbeláez, J., Builes, D., & Montoya, J. (2014). Proyecto de grado. *Puerto De Urabá, Una Apuesta De Funcionamiento y Mejoramiento Logístico*. Medellín: Universidad de Medellín. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/51195463.pdf>
- Arboleda, Y., Cardona, M., & Montoya, L. (2015). Proyecto de grado. *Impacto de los proyectos de infraestructura de la gobernación de de Antioquia en el Desarrollo Económico de Urabá*. Obtenido de <http://bibliotecadigital.iue.edu.co/xmlui/bitstream/handle/IUE/566/Trabajo%20de%20grado-%20Impacto%20de%20los%20proyectos%20de%20infraestructura%20de%20la%20Gob>

ernaci%C3%B3n%20de%20Antioquia%20en%20U.pdf?sequence=1&isAllowed=y#page=69&zoom=100,92,814

Arieu, A. (2014). Puertos y competitividad regional. *ÉLogística*. Obtenido de

<http://www.logisticasud.enfasis.com/articulos/70713-puertos-y-competitividad-regional>

Astori, D. (2019). *OECD*. Obtenido de Instituciones, Gobernabilidad y Desarrollo:

<https://www.oecd.org/dev/instituciones-gobernabilidad-y-desarrollo.htm>

Aversa, M. (Marzo de 2019). Tesis doctoral. *Transformaciones territoriales y reestructuración portuaria en áreas metropolitanas: el puerto de buenos aires entre 1990 y 2018 análisis, construcción y valoración de escenarios para las reconversiones puerto-puerto*, 406. La Plata, Argentina: Universidad Nacional de la Plata. Obtenido de

[http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/82515/Tesis.pdf-](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/82515/Tesis.pdf-PDFA2u.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

[PDFA2u.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/82515/Tesis.pdf-PDFA2u.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Baca, N., & Herrera, F. (2016). Proyectos sociales. Notas sobre su diseño y gestión en territorios rurales. *Convergencia*, 69 - 87. Obtenido de

<http://www.scielo.org.mx/pdf/conver/v23n72/1405-1435-conver-23-72-00069.pdf>

Bernal, M. (2018). *Logística*. Obtenido de Puertos de Colombia, navegando a pasos agigantados:

<https://revistadelogistica.com/informes-especiales/puertos-de-colombia-navegando-a-pasos-agigantados/>

Beyer, J. (Mayo de 2006). Tesis Doctoral. *Diseño de una metodología para determinar la*

localizacion de infraestructuras portuarias: un caso de evaluación de la localizacion de una plataforma logística en la VIII región de Chile, 502. Madrid, España: Universidad

Politécnica de Madrid. Obtenido de <http://oa.upm.es/1452/1/04200601.pdf>

- Bravo, H., Peña, S., & Jiménez, A. (2006). *Identidades, Modernidad y Escuela*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Cámara Colombiana de la Infraestructura. (2012). Informe final de la consultoría. *Evaluación de las Concesiones sobre la infraestructura portuaria pública en Colombia*. Bogotá: Cámara Colombiana de Infraestructura. Obtenido de https://www.infraestructura.org.co/bibliotecas/DAE/concesiones_portuarias.pdf
- CEPAL. (2001). *La dimensión ambiental en el desarrollo de América Latina*. CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2262/1/S2001612_es.pdf
- CEPAL. (2002). *Globalización y Desarrollo*. Buenos Aires: CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2724/2/S2002024_es.pdf
- CEPAL. (2014). *Boletín FAL*. Obtenido de América Latina y el Caribe: Evolución del sistema portuario, 1997 - 2013: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37284/1/BoletinFAL330_es.pdf
- CEPAL. (2015). *Boletín FAL*. Obtenido de El gran desafío para los puertos; la hora de pensar una nueva gobernanza portuaria ha llegado: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37847/1/S1500075_es.pdf
- Chávez, J. (2012). *Cadena de valor, estrategias genéricas y competitividad*. Oaxaca de Juárez: Fundación Universitaria Andaluza Inca Garcilaso.
- Contreras, A. (2016). Valoración económica del servicio ecosistémico de soporte a la pesquería provisto por el ecosistema de manglar en la Ciénaga Grande de Santa Marta. *Economía del Caribe*(18), 119 - 139. doi:<http://dx.doi.org/10.14482/ecoca.18.7847>
- CorpoUrabá. (Marzo de 2018). Formulaación Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Río Turbo. *Fase de Prospectiva y Zonificación Ambiental*. Bello, Antioquia, Colombia.

Obtenido de <http://corpouraba.gov.co/wp-content/uploads/201-Prospectiva-y-Zonificaci%C3%B3n.pdf>

De la Caridad, G., Afre, M., Domínguez, O., Rojas, Y., & Pérez, A. (2018). Servicios ecosistémicos en manglares: potencialidad para seguridad alimentaria en comunidades costeras. *CFORES*, 56-71. Obtenido de <http://scielo.sld.cu/pdf/cfp/v7n1/2310-3469-cfp-7-01-56.pdf>

De la Peña, A., Rojas, C., & De la Peña, M. (2010). Valoración económica del manglar por el almacenamiento de carbono, Ciénaga Grande de Santa Marta. *Clío América*(7), 133 - 150. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5114793.pdf>

De Marco, M. (2017). Ciudades portuarias, desarrollo regional y preservación del patrimonio portuario propuestas para la conformación de redes de estudios interdisciplinarios, internacionales y locales. *RED Sociales*, 37-55. Obtenido de <http://www.redsocialesunlu.net/wp-content/uploads/2017/04/RESOC019-003-OCI-DE-MARCO.pdf>

Díaz, J. (2011). Una revisión sobre los manglares: características, problemáticas y su marco jurídico. importancia de los manglares, el daño de los efectos antropogénicos y su marco jurídico: caso sistema lagunar de Topolobampo. *Ra Ximhai*, 355-369. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=46121063005>

EAFIT. (2018). *Revista Universidad Eafit* 162. Obtenido de Urabá: un mar de oportunidades: <http://www.eafit.edu.co/investigacion/revistacientifica/edicion-162/Paginas/uraba-un-mar-de-oportunidades.aspx>

ECOMINING. (Noviembre de 2017). *Análisis de gestión e investigación puerto de Urabá*. Urabá: Ecomining. Obtenido de <https://irp->

cdn.multiscreensite.com/f78bb846/files/uploaded/Análisis%20de%20Gestión%20e%20investigación%20puertos%20de%20Urab%C3%A1.pdf

El Nuevo Siglo. (2019). Nación. “*Ruedan*” *concesión de Puerto Antioquia y proyecto al Mar 1*, pág. Redacción Web. Obtenido de <https://elnuevosiglo.com.co/articulos/03-2019-ruedan-concesion-de-puerto-antioquia-y-proyecto-al-mar-1>

Estepa, M. (2015). Tesis doctoral. *Análisis de la política sobre los puertos de interés general*, 872. Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid. Obtenido de <https://eprints.ucm.es/34480/1/T36739.pdf>

Estrada, J. (Enero de 2007). Tesis doctoral. *Mejora de la Competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral*, 331. Madrid, España: Universidad Politécnica de Madrid. Obtenido de http://oa.upm.es/535/1/JOSE_LUIS ESTRADA_LLAQUET.pdf

FAO. (2010). *Orientaciones técnicas para la pesca responsable*. Roma: FAO. Obtenido de <http://www.fao.org/3/a-i1146s.pdf>

FAO. (2020). *Servicios ecosistémicos y biodiversidad*. Obtenido de <http://www.fao.org/ecosystem-services-biodiversity/es/>

García, A. (2008). La influencia de la cultura y las identidades en las relaciones interculturales. *KAIROS. Revista de Temas Sociales [On Line]*, 1 - 16. Obtenido de Dialnet-
<LaInfluenciaDeLaCulturaYLasIdentidadesEnLasRelacio-2777529.pdf>

García, D., & Galíndez, D. (2017). Puerto de Urabá: Oportunidad logística para las exportaciones en Colombia. Estudio de caso. *En Contexto*, 109 - 126. Obtenido de <https://www.google.com/search?q=puerto+antioquia+pdf&oq=puerto+antioquia&aqs=chrome.6.69i57j35i39l2j0l4j46.13379j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8#>

Gobernación de Antioquia. (2020). *Inicio*. Obtenido de Región de Urabá:

<https://www.antioquia.gov.co/index.php/Turbo>

Hammersley, M., & Atkinson, P. (1994). *Etnografía, Métodos de Investigación*. Barcelona:

Paidós.

Henao, G., & Henao, J. (2009). Desarrollo y transformación de los puertos en Colombia. Un enfoque desde las competencias laborales. *Revista Educación y Humanismo*, 97-105.

Obtenido de [https://www.google.com/search?xsrf=ALeKk01bY-](https://www.google.com/search?xsrf=ALeKk01bY-Aua2l8ZQum47nYjEwOtkFQwQ%3A1595529183205&ei=39cZX9yQDPGm_QbUiKaQDA&q=desarrollo+portuario+en+colombia&oq=desarrollo+portuario+en+colombia&gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAzIECCMQJzoFCAAQsQM6AggAOggIABCxAXCDAToECA)

[Aua2l8ZQum47nYjEwOtkFQwQ%3A1595529183205&ei=39cZX9yQDPGm_QbUiKaQDA&q=desarrollo+portuario+en+colombia&oq=desarrollo+portuario+en+colombia&gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAzIECCMQJzoFCAAQsQM6AggAOggIABCxAXCDAToECA](https://www.google.com/search?xsrf=ALeKk01bY-Aua2l8ZQum47nYjEwOtkFQwQ%3A1595529183205&ei=39cZX9yQDPGm_QbUiKaQDA&q=desarrollo+portuario+en+colombia&oq=desarrollo+portuario+en+colombia&gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAzIECCMQJzoFCAAQsQM6AggAOggIABCxAXCDAToECA)
[AQQzoHCAAQ](https://www.google.com/search?xsrf=ALeKk01bY-Aua2l8ZQum47nYjEwOtkFQwQ%3A1595529183205&ei=39cZX9yQDPGm_QbUiKaQDA&q=desarrollo+portuario+en+colombia&oq=desarrollo+portuario+en+colombia&gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAzIECCMQJzoFCAAQsQM6AggAOggIABCxAXCDAToECA)

Hernández, L., Molina, D., & Agraz, C. (2017). Servicios ecosistémicos y estrategias de conservación en el manglar de Isla Arena. *Agricultura, Sociedad y Desarrollo*, 427-449.

Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/asd/v14n3/1870-5472-asd-14-03-00427.pdf>

ICESI. (2010). *Consultorio de comercio exterior*. Obtenido de Sistema Portuario Colombiano:

<https://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2010/04/06/sistema-portuario-colombiano/>

INECOL. (2020). Preservar y proteger los manglares: tarea de todos. *Eco-Lógico*, 25-39.

Obtenido de [https://www.inecol.mx/inecol/index.php/es/2017-06-26-16-35-48/17-](https://www.inecol.mx/inecol/index.php/es/2017-06-26-16-35-48/17-ciencia-hoy/592-preservar-y-proteger-los-manglares-tarea-de-todos)
[ciencia-hoy/592-preservar-y-proteger-los-manglares-tarea-de-todos](https://www.inecol.mx/inecol/index.php/es/2017-06-26-16-35-48/17-ciencia-hoy/592-preservar-y-proteger-los-manglares-tarea-de-todos)

Instituto de Ciencia Política. (2018). *Una apuesta por la competitividad de Urabá, Construcción territorial, inclusión productiva y bienestar social*. Bogotá: Javegraf. Obtenido de

[http://www.icpcolombia.org/dev/wp-content/uploads/2018/02/18.07.23-CARTILLA-](http://www.icpcolombia.org/dev/wp-content/uploads/2018/02/18.07.23-CARTILLA-URABA-DIGITAL-VF.pdf)
[URABA-DIGITAL-VF.pdf](http://www.icpcolombia.org/dev/wp-content/uploads/2018/02/18.07.23-CARTILLA-URABA-DIGITAL-VF.pdf)

Insulza, J. (2005 - 2015). *Gobernabilidad Democrática*. OEA. Obtenido de

<https://www.oas.org/docs/publications/Gobernabilidad-Democratica-ESP-WEB.pdf>

INVEMAR. (2016). *Guía ambiental de terminales portuarios*. Santa Marta: Programa CAM.

Obtenido de

invemar.org.co/documents/10182/43044/Version+Preliminar+Terminales+Portuarios+V1.pdf/53124700-911d-4265-82e1-85ee847e1f14

Jiménez, L. (1997). Consumo racional para un desarrollo sostenible global. *Estados sobre consumo*, 15-38.

López, B. (Enero de 2018). Tesis doctoral. *Eficiencia portuaria y modelos de gobernanza*.

Coruña: Universidad da Coruña. Obtenido de

https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/20419/LopezBermudez_Beatriz_TD_2018.pdf?sequence=2&isAllowed=y

López, C. (2016). Tesis doctoral. *Investigación sobre indicadores y criterios de sostenibilidad en la integración Puerto - Ciudad*, 281. Madrid, España: Universidad Politécnica de Madrid.

Obtenido de http://oa.upm.es/39567/1/Cesar_Lopez_Ansorena.pdf

Malagón, J. (Mayo de 2014). Informe Final. *Impacto económico y social del puerto de Cartagena*, 84. Bogotá: Fedesarrollo. Obtenido de

https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/707/Informe%20Final%20SPRC_final.pdf?sequence=2

Manos Unidas. (2014). Manifiesto 2014. Obtenido de

<https://www.manosunidas.org/sites/default/files/manifiesto2014.pdf>

- Marín, M. (s.f). Movilización social: una apuesta en el mundo de la vida. *Revista Comunicación y Ciudad*, 6 - 17. Obtenido de Dialnet-
MovilizacionSocialUnaApuestaEnElMundoDeLaVida-3707679.pdf
- Martner , C. (2010). Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México. *Convergencia*(52), 319-360. Obtenido de
<http://www.scielo.org.mx/pdf/conver/v17n52/v17n52a13.pdf>
- Minambiente. (2019). *Ecisistemas Estratégicos*. Obtenido de Manglares:
<https://www.minambiente.gov.co/index.php/bosques-biodiversidad-y-servicios-ecosistematicos/ecosistemas-estrategicos/manglares>
- Mintransporte. (2019). *Puerto Antioquia y Puerto Pisisi, dos proyectos contemplados en el Plan Nacional de Desarrollo para el Urabá Antioqueño*. Obtenido de
<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7471/puerto-antioquia-y-puerto-pisيسي-dos-proyectos-contemplados-en-el-plan-nacional-de-desarrollo-para-el-uraba-antioqueno/>
- Morin, D. (2019). Importancia de la dimensión sociocultural en procesos de desarrollo territorial. *Estudios de desarrollo social: Cuba y América Latina*, 1 - 14. Obtenido de
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2308-01322019000300012#B14
- MundoMarítimo. (2018). *Infrmación Marítima Latinoamericana*. Obtenido de Puerto Antioquia y Puerto Pisisi: avanzan proyectos contemplados en el Plan Nacional de Desarrollo de Colombia: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-antioquia-y-puerto-pisيسي-avanzan-proyectos-contemplados-en-el-plan-nacional-de-desarrollo-de-colombia>
- Naciones Unidas. (2001). *Puertos y Transporte*. Naciones Unidas. Obtenido de
http://www.iadb.org/res/publications/pubfiles/pubbb2001s_1684.pdf

Pallis, A., Vitsounis, T., & De Langen, P. (2010). Port Economics, Policy and Management: Review of an Emerging Research Field. *Transport Reviews*, 115-161.

doi:<https://doi.org/10.1080/01441640902843208>

Pallis, A., Vitsounis, T., De Langen, P., & Notteboom, T. (2011). Port Economics, Policy and Management: Content Classification and Survey. *Transport Reviews*, 445-471.

doi:<https://doi.org/10.1080/01441647.2010.530699>

Paredes, Y. (2010). *La logística portuaria*. Bogotá: Superintendencia de puertos y transporte.

Peroni, A. (2013). Claves del buen desarrollo territorial. *Frontera norte*, 25(49), 57 - 86.

Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722013000100003

Porto, A., Barbosa, R., Cohen, J., Suárez, D., Mercado, N., & Salas, K. (2017). Estrategias para el desarrollo sostenible del sector portuario en el Caribe Colombiano. *Espacios*, 32.

Obtenido de <https://www.revistaespacios.com/a17v38n22/a17v38n21p32.pdf>

Puerto Antioquia Urabá. (2020). *Nuestro Proyecto*. Obtenido de Inicio:

<http://www.puertoantioquia.com.co/portal/es/>

Puertos, Inversiones y Obras S.A.S. (2017). *El puerto más cercano para la competitividad*.

Medellín: PIO SAS.

Quintero, R. (2004). *Desarrollo Integral Local*. Bogotá: Opciones Gráficas Editores Ltda.

Obtenido de

<https://www.redeamerica.org/Portals/0/Publicaciones/Investigaci%C3%B3n/12.pdf?ver=2015-12-07-072440-457>

- Razeto, L. (2019). Desarrollo económico y economía de solidaridad El desarrollo como expansión, transformación y perfeccionamiento de la economía en el tiempo. *Polis [en línea]*, 1 - 23. Obtenido de URL: <http://journals.openedition.org/polis/8185>
- Sáez de Viteri, A. (2000). El potencial competitivo de la empresa: recursos, capacidades, rutinas y procesos de valor añadido. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, 71 - 86. Obtenido de Dialnet-ElPotencialCompetitivoDeLaEmpresa-187780.pdf
- Salama, R. (Enero de 2016). Tesis doctoral. *Elaboración de un modelo analítico que permita relacionar el transporte marítimo, la globalización y el desarrollo económico. casos de estudio: Venezuela, Colombia, Perú y Brasil*. Barcelona, España: Universidad Politécnica de Catalunya. Obtenido de <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/392608/TRSB1de1.pdf?sequence=1>
- Solano, S. (2001). Beca de Investigación Cultural Héctor Rojas Herazo. *Puertos Sociedad y Conflictos en el Caribe Colombiano, 1850 - 1930*. Observatorio del Caribe Colombiano. Obtenido de <https://rodriguezuribe.co/histories/Puertos,%20Sociedad%20y%20conflictos%20en%20el%20caribe%20colombiano.pdf>
- Spradley, J. (2016). *Participant Observation*. Minnesota: Holt, Rinehart and Winston, 1980.
- Twilley, R., & Day, J. (2013). Mangrove wetlands. En J. Day, B. Crump, W. Kemp , & A. Yáñez, *Estuarine Ecology* (págs. 165-202). New Jersey: Wiley-Blackwell, John Wiley & Sons Inc.
- UNCTAD. (2018). *Informe sobre el transporte marítimo*. Ginebra: Naciones Unidas. Obtenido de https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2018_es.pdf

UNESCO. (1986). Declaraciones de México sobre Políticas Culturales. *Conferencia Mundial sobre Políticas Culturales*. México D.F: UNESCO.

URBAM. (2017). Entre el agua y la tierra, Turbo el reto del litoral. Una visión estratégica para el 2050 y acciones para lograrla. *Maestría en Procesos Urbanos y Ambientales*, 1 - 55.
Obtenido de <https://www.eafit.edu.co/centros/urbam/articulos-publicaciones/Documents/entreelaguaylatierraweb.Turbo.pdf>

Yáñez, A., & Agüero, M. (2000). Integridad de ecosistemas y valor económico. *Seminario de Valoración Económica del Medio Ambiente* (págs. 1 - 23). Mexico D.F: SemarnaT.
Obtenido de http://www.ine.gob.mx/ueajei/publicaciones/consultaPublicacion.html?id-pub=340&id_tema=5&dir=Consultas.

Yáñez, L. (2012). El desarrollo desde lo sociocultural. *Lo sociocultural un trabajo pendiente*, 81-104.

Anexos

Anexo A

Fotos acuerdos de concertación



Anexo B

Firma Refrendación Acuerdos De Concertación Con El Gobierno Departamental De Antioquia.

Diciembre 20 de 2018



Anexo C

Firma De Carta De Compromiso Aliados Estratégicos. Septiembre 15 de 2018

